

ETUDE
sur l'étendue de la garantie
conférée aux assurés par les diverses
polices d'assurance
contre les accidents d'automobiles

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le Jeudi 21 Mai 1931

PAR

Yvonne RENOUT

Président : M. Maurice PICARD, Professeur

Suffragants { *MM. HÉMARD, Professeur*
ESCARRA, Professeur

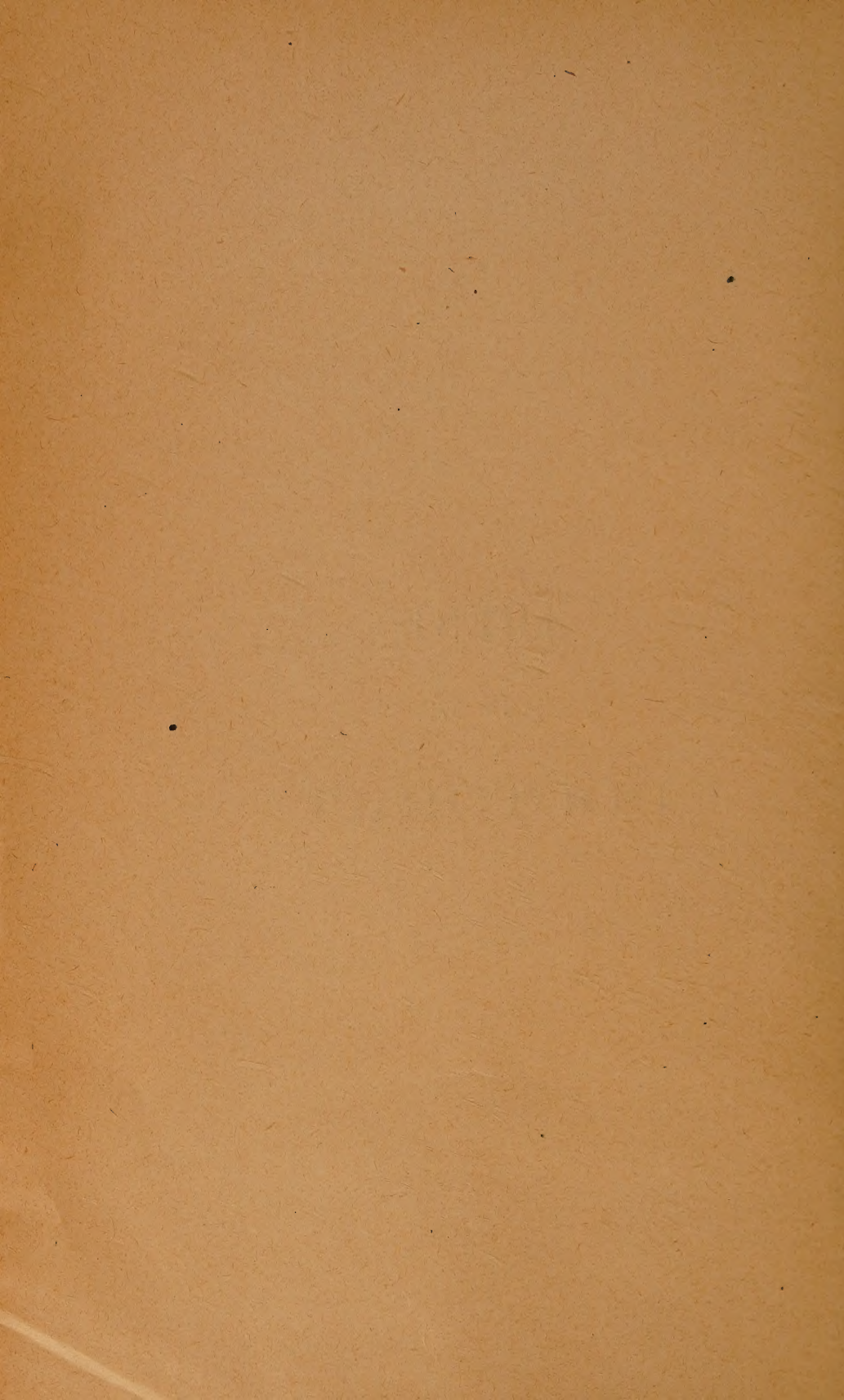
PARIS
LIBRAIRIE LE FRANÇOIS
91, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 91

—
1931

THÈSE

POUR LE

DOCTORAT



FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

ETUDE
sur l'étendue de la garantie
conférée aux assurés par les diverses
polices d'assurance
contre les accidents d'automobiles

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le Jeudi 21 Mai 1931

PAR

Yvonne RENOUT

Président M. Maurice PICARD, *Professeur*

Suffragants } MM. HÉMARD, *Professeur*
 } ESCARRA, *Professeur*

PARIS
LIBRAIRIE LE FRANÇOIS
91, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 91

—
1931

*La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.*

INTRODUCTION

L'Assurance automobile a connu au cours de ces dernières années un développement considérable. L'intensité croissante de la circulation, due à l'essor prodigieux de l'Industrie Automobile, a eu pour résultat de multiplier les accidents et d'inciter par cela même les propriétaires de véhicules automobiles à contracter une assurance destinée à les garantir des divers risques résultant de la mise en circulation de leur voiture.

Aucun automobiliste, quelle que soit son habileté et sa maîtrise de lui-même, ne peut en effet se targuer d'être à l'abri du risque.

Les accidents ne résultent pas toujours d'une faute de conduite. Le bris ou le mauvais fonctionnement de certains organes mécaniques peut les rendre inévitables, et la nécessité de l'assurance est devenue encore plus impérieuse à l'heure actuelle où les Tribunaux admettent une présomption de responsabilité à l'encontre des automobilistes, et se montrent de plus en plus larges dans l'appréciation des dommages-intérêts

alloués aux victimes. Dans l'intérêt de celles-ci au surplus, pour sauvegarder leurs droits les plus légitimes, l'assurance apparaît absolument indispensable.

Qu'advient-il en effet en cas d'accident corporel si l'automobiliste responsable n'est pas assuré et s'il est reconnu insolvable ? C'est la victime créancière de l'indemnité qui malheureusement en supporte les conséquences, et combien d'automobilistes, outre le remords d'avoir involontairement tué ou blessé quelqu'un ont à se reprocher les suites indirectes de l'infirmité ou de la disparition d'un soutien de famille, et souvent la misère d'un foyer !

C'est qu'il en est encore qui négligent de s'assurer, ou s'assurent pour une somme insuffisante, et leurs victimes, s'ils sont insolvables, pourront attendre vainement le paiement des indemnités auxquelles elles ont droit.

C'est pour remédier à cet état de choses qu'on a proposé de rendre obligatoire l'assurance pour tous les automobilistes ⁽¹⁾, comme cela existe déjà dans certaines législations étrangères ⁽²⁾.

L'Assurance en effet crée la sécurité matérielle et morale. Elle présente des avantages incontestables à la fois pour les victimes, qui grâce à elle sont indem-

(1) Un projet de loi a été déposé par M. René Coty à la Chambre des Députés, le 22 octobre 1929, tendant à rendre obligatoire l'assurance contre les accidents d'automobiles.

(2) Loi fédérale suisse 10 février 1926. Lois anglaise, belge, danoise, égyptienne, finlandaise, norvégienne; loi américaine (Massachusetts, 1927),

nisées d'une façon plus certaine et plus large, et pour les automobilistes qui ne risquent plus de voir leur patrimoine fortement réduit par de lourdes indemnités à verser.

Cependant on fait à l'Assurance le grave reproche de créer chez les automobilistes une fâcheuse mentalité et de contribuer par là même à accroître le nombre des accidents. L'assuré se sentant couvert par son contrat devient dit-on moins soucieux du danger et se montre moins prudent en conduisant sa voiture, et si depuis 1845 ⁽¹⁾, les Tribunaux ne contestent plus la validité de l'assurance accidents, celle-ci a néanmoins conservé de nombreux adversaires.

Il ne semble pas cependant qu'il faille s'exagérer l'influence de l'assurance à cet égard car elle ne garantit pas l'impunité des délits mais seulement les réparations civiles. L'assuré reste responsable pénalement s'il commet une infraction aux règlements de la circulation, et la crainte de se voir appliquer devant le Tribunal Correctionnel une forte amende qui dans tous les cas restera à sa charge, ou même une peine d'emprisonnement entraînant bien souvent le retrait du permis de conduire, est de nature à corriger l'insouciance critiquable que l'assurance aurait pu créer dans l'esprit de celui qui l'a contractée.

On pourrait d'ailleurs et cela a été bien souvent préconisé laisser obligatoirement un certain découvert à la charge de l'assuré qui de cette façon ne

(1) Arrêt de la Cour de Paris du 1^{er} juillet 1845.

serait pas garanti intégralement. Une Commission spéciale, instituée par Arrêtés du Ministère du Travail en date des 25 octobre et 6 décembre 1928, et chargée de déterminer les garanties pouvant être prévues en faveur des personnes victimes d'accidents d'automobiles, s'était montrée favorable à l'idée d'introduire conventionnellement dans les Polices des clauses de découvert obligatoire. Cette Commission a déposé au mois de novembre 1930 un projet de loi ayant pour objet les garanties à apporter aux victimes d'accident de la circulation automobile en vue d'assurer leur indemnisation en cas d'insolvabilité de la personne responsable de l'accident ou de son assureur. Ce projet prévoit l'institution d'un fonds de garantie géré par la Caisse des Dépôts et Consignations, et alimenté par une contribution de tous ceux qui sont susceptibles de faire naître le risque, c'est-à-dire de tous les propriétaires d'automobiles assurés ou non. Et pour éviter que ceux-ci ne soient amenés par l'appât d'une réduction de tarifs à s'adresser à des Compagnies n'offrant que des garanties illusoires, le projet décide que les Entreprises et assureurs français ou étrangers, pratiquant l'assurance des véhicules automobiles, seront soumis à l'approbation préalable du Ministère du Travail et assujettis à la surveillance et au contrôle de l'Etat.

Ce serait donc déjà un grand pas de fait en vue d'assurer aux victimes la juste réparation auxquelles elles ont droit. Mais ce projet ne consacre pas le principe de l'assurance obligatoire de responsabilité civile à

laquelle l'opinion publique se montre très favorable, et qui aurait certainement le grand avantage de placer sur un pied d'égalité tous les propriétaires d'automobiles en écartant les différences de traitement que le projet de loi crée entre assurés et non assurés en ce qui concerne le mode de perception de la taxe destinée à alimenter le fonds de garantie; taxe, qui aux termes du projet, serait payée chaque année par les automobilistes assurés, étant perçue par l'assureur en même temps que la prime, alors que les automobilistes, non assurés, ne se la verraient réclamer qu'après l'intervention d'un jugement consécutif à un accident, puisque pour ces derniers elle serait perçue sur le montant des indemnités mises à leur charge.

Et cependant les assureurs ne se montrent pas favorables au principe de l'assurance obligatoire. Il est certain que son application présenterait de nombreuses difficultés. Nombre d'automobilistes dont les antécédents au point de vue risques laissent à désirer se verraient refuser par les Compagnies, l'assurance de leur voiture, mais on ne saurait tout de même leur retirer la possibilité de continuer à circuler et cela nécessiterait la formation d'un organisme d'état qui se chargerait d'assurer leurs risques et pourrait par la suite faire une grave concurrence à l'assurance privée.

Quoiqu'il en soit, l'assurance obligatoire de responsabilité civile vient d'être instituée par un arrêté pris en date du 17 mai 1930 par M. le Préfet de Police de la Seine pour les entreprises de transports

publics qui désormais doivent s'assurer contre les accidents pouvant survenir aux tiers pour un minimum de 200.000 francs, soit qu'elles passent un contrat avec une Compagnie d'Assurance, soit qu'elles s'assurent elles-mêmes en justifiant dans ce cas de réserves suffisantes facilement réalisables.

On ne peut qu'approuver cette mesure. L'obligation de l'assurance s'imposait pour les véhicules automobiles servant au transport public. Les accidents qu'ils causent étant très fréquents et généralement lourds de conséquences. Or, combien d'entreprises de taxis auxquelles les Compagnies d'Assurances refusaient de prendre les risques à leur charge en raison de la fréquence des accidents occasionnés par ces véhicules, continuaient à les mettre en circulation sans constituer toujours des réserves suffisantes pour garantir le paiement éventuel des indemnités dues aux victimes !

Peut-être dans un avenir prochain verrons-nous intervenir une loi qui imposera, comme d'aucuns le souhaitent, à tous les propriétaires d'automobiles, l'obligation de contracter une assurance de responsabilité civile.

Souhaitons que même dans cette hypothèse les suggestions contenues dans le projet de loi déposé par le Gouvernement soient retenues, à savoir : l'établissement d'un contrôle effectif des pouvoirs publics sur les entreprises d'assurances, en vue de vérifier leur solvabilité, et la création d'un fonds de garantie alimenté par une taxe versée par tous les automobi-

listes. création qui s'imposerait nécessairement si la loi instituant l'assurance obligatoire posait le principe de la responsabilité personnelle du propriétaire de l'automobile pour une part des dommages causés.

Mais il ne suffit pas de contracter une assurance, il faut encore être certain de la garantie qu'elle confère, et l'étendue de cette garantie étant très variable suivant les Polices, il est indispensable pour celui qui signe un contrat de connaître exactement les risques que sa police couvre et ceux qui restent à sa charge.

Les Compagnies d'Assurances présentent des Contrats rédigés avec soin et imprimés d'avance. L'assuré doit lire attentivement les conditions générales et les conditions particulières de sa Police. Bien souvent les difficultés qui naissent dans les rapports ultérieurs de la Compagnie avec son assuré viennent d'une mauvaise interprétation par ce dernier des clauses de son contrat.

Toutefois, il est juste de dire que l'assuré n'a pas toujours la possibilité de faire apporter à son contrat les modifications nécessaires, non seulement par manque de compétence, mais aussi parce que souvent le nouvel assuré doit prendre la suite de contrats préexistants.

L'assuré se croit en général beaucoup plus largement couvert qu'il ne l'est réellement aux termes de son contrat. Chaque police ne concerne en effet qu'un certain nombre de risques déterminés avec soin et l'assurance « tous risques » elle-même, à la dénomi-

nation trompeuse est loin de conférer à l'assuré une garantie illimitée.

C'est précisément l'étendue de la garantie accordée par les diverses polices aux assurés que nous nous proposons d'étudier, étendue qui diffère non seulement suivant les différents types de police, mais aussi pour un même type d'une Compagnie à une autre.

Les propriétaires d'automobiles s'assurent généralement contre deux catégories de risques bien distincts. Ils peuvent tout d'abord vouloir se garantir contre les risques de responsabilité qu'ils peuvent encourir à la suite d'accidents corporels ou matériels que leur voiture peut occasionner au préjudice d'autrui. Ils contractent dans cette hypothèse une police dite « d'assurance directe ». Ou bien ils peuvent vouloir se garantir contre les risques des dégâts matériels supportés par leur propre voiture. Ils contractent alors une police dite de « tierce assurance ».

Actuellement toutes les Compagnies d'assurance pratiquent la police « tous risques automobiles » qui présente l'avantage de garantir par un seul contrat outre les deux catégories de risques déjà énumérés, le vol et l'incendie des voitures, et quelquefois les dégâts que les véhicules peuvent supporter pendant leur transport par terre ou par eau.

Nous procéderons donc à l'étude détaillée de chacune de ces polices en nous plaçant exclusivement au point de vue de la garantie qu'elles confèrent aux assurés. Nous verrons les diverses difficultés que

leur interprétation a pu soulever, les conceptions souvent divergentes à cet égard des assureurs et de leurs assurés, et comment les assureurs ont été amenés peu à peu à modifier et à préciser les clauses de leurs polices suivant deux tendances opposées : tendance restrictive d'une part à mesure que les tribunaux appelés à se prononcer sur la portée de ces clauses en donnaient une interprétation qu'ils estimaient trop favorables aux assurés et préjudiciables à leurs intérêts, et tendance libérale d'autre part en raison des nécessités pratiques et sous la pression d'une concurrence qui dans la branche automobile est extrêmement vive.

PREMIERE PARTIE

LA POLICE D'ASSURANCE DIRECTE

(Accidents causés aux tiers)

CHAPITRE PREMIER

RISQUES GARANTIS

Il n'est pas de propriétaire d'automobile, si peu scrupuleux soit-il, qui n'hésite à faire circuler sa voiture sans avoir au préalable, pris la précaution de contracter une police d'assurance contre les accidents causés aux tiers, et ceux qui négligent de le faire, et ils sont encore trop nombreux, la pratique le montre malheureusement chaque jour, font preuve d'une insouciance qu'on peut qualifier de criminelle en raison des graves conséquences qu'elle peut avoir pour les tiers.

Mais également pour eux-mêmes, pour sauvegarder leurs propres intérêts pécuniaires, il est de la plus élémentaire prudence pour tous les automobilistes de s'assurer contre les accidents qu'ils peuvent occasionner à autrui en contractant une police dite « d'assurance directe ».

C'est la police « d'assurance directe » en effet qui garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il peut encourir à raison des accidents corporels ou matériels occasionnés par sa voiture automobile au préjudice d'autrui.

C'est une assurance de responsabilité : l'assureur n'est tenu de régler l'indemnité prévue au contrat que si la responsabilité civile de son assuré se trouve engagée et seulement dans la limite où elle se trouve engagée ; les obligations de l'assureur étant strictement limitées aux obligations mêmes de l'assuré.

Elle est désignée à tort sous le nom d'assurance directe puisqu'elle protège contre les recours éventuels exercés contre lui, l'assuré qui n'a pas subi d'atteinte directe dans sa personne ou dans ses biens, mais qui pourrait être appelé à en supporter les conséquences sur son patrimoine : elle est donc indirecte ⁽¹⁾.

Les circonstances dans lesquelles les propriétaires d'automobiles peuvent engager leur responsabilité sont des plus diverses.

(1) Voir *Théorie et pratique des Assurances terrestres* de J. Hémard, 2^e partie, page 44.

C'est généralement à la suite d'un accident corporel homicide ou blessures, occasionné à un piéton, un cycliste ou à une personne transportée soit dans leur propre voiture soit dans celle d'un tiers, avec laquelle leur voiture est entrée en contact, ou bien à la suite de dommages matériels causés au véhicule d'un tiers au cours d'une collision.

Mais bien d'autres hypothèses peuvent encore se présenter : les automobilistes peuvent être actionnés en paiement de dommages-intérêts par une Société d'électricité pour le remboursement d'un pylône électrique démolí, par des commerçants à la suite de dégâts causés à leurs vitrines ou magasins, par la Société des Transports en Commun si, par suite d'une panne ou d'un accident, les voies ferrées ont été obstruées pendant un temps assez long, occasionnant de ce fait une perte de trafic.

Dans toutes ces hypothèses les assurés sont garantis par la police dite « d'assurance directe » contre les demandes d'indemnité dont ils pourraient être l'objet dès lors que leur responsabilité se trouve établie et dont les limites de l'indemnité fixée au contrat laquelle est fonction de la prime payée.

§ 1. FONDEMENT JURIDIQUE DE CETTE RESPONSABILITÉ

Quel est exactement le fondement juridique de la responsabilité ainsi encourue par les propriétaires d'automobile ? Il n'est pas toujours identique.

S'il s'agit d'accidents causés à des piétons, la question est aujourd'hui définitivement tranchée par la Cour de Cassation dans son arrêt rendu, toutes chambres réunies, le 13 février 1930.

C'est en vertu de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code Civil, que celui qui a sous sa garde le véhicule cause de l'accident voit sa responsabilité engagée.

En effet, cet article établit une présomption de responsabilité à la charge du gardien de la chose « par le fait » de laquelle le dommage a été causé, présomption qui ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable.

Par contre lorsqu'on se trouve en présence d'accidents survenus par suite de la collision entre deux véhicules, c'est-à-dire entre deux choses normalement soumises à l'article 1384, la tendance de la jurisprudence, avant l'arrêt de la Cour de Cassation, était d'admettre que les présomptions de l'article 1384 doivent se neutraliser lorsque les deux véhicules entrés en contact, présentent des dangers de même importance, et qu'il n'est pas possible d'établir à priori quel est celui des deux véhicules « par le fait » duquel le dommage a été causé.

Au contraire, lorsque les véhicules présentent des dangers sensiblement différents comme dans l'hypothèse par exemple d'une collision entre une voiture automobile et une bicyclette, la bicyclette étant considérée comme un engin beaucoup moins dangereux que l'automobile, ce serait au conducteur de la voi-

ture automobile à se dégager de la présomption de responsabilité qui pèserait sur lui comme gardien du véhicule le plus dangereux ⁽¹⁾.

Mais ceci n'est vrai que si l'on formule immédiatement une restriction ; en effet la notion de chose dangereuse pour rester équitable doit s'apprécier subjectivement. Il ne semble donc pas que l'on puisse à l'avance dresser une liste des véhicules d'après leur degré de nocivité, mais qu'il faille plutôt l'estimer en fonction des éléments d'appréciation de chaque espèce en recherchant dans chaque cas particulier quel véhicule a mis en circulation le plus de risques ⁽²⁾.

Mais on peut se demander maintenant depuis l'intervention de l'arrêt précité de la Cour de Cassation si une jurisprudence nouvelle qui commence déjà à se dessiner ne va pas s'établir. Beaucoup d'auteurs estiment en effet que cet arrêt a supprimé la distinction admise par la Cour Suprême, le 21 février 1927 ⁽³⁾ entre la chose soumise à la nécessité d'un garde « en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui » et la chose inerte et inoffensive et que désormais la présomption de responsabilité de l'article 1384 doit s'étendre à toutes les choses même

(1) Chambéry, 20 juin 1927. D. P. 1927 (2) 169.

Angers, 21 mai 1928. D. P. 1929 (2) 57.

Dijon, 16 octobre 1928. D. P. 1929 (2) 41.

(2) Jugement Tribunal de Digne, 20 décembre 1929. *Rev. g. A.* 1930, page 350.

(3) Cassation : 21 février 1927. *Gaz. Palais*, 1927-1-407.

les moins dangereuses ⁽¹⁾. Il n'y aurait plus dès lors à établir de classification entre les véhicules d'après leur caractère dangereux, cette notion étant étrangère à la présomption de l'article 1384, cette présomption étant d'ordre général et engageant sans distinction la responsabilité de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé le dommage. cette responsabilité désormais se rattacherait donc à la garde de la chose et non à la chose elle-même. (Arrêt de la Cour de Paris, du 20 octobre 1930, septième Chambre.)

Faudra-t-il donc décider dorénavant que les présomptions de responsabilité pesant sur les gardiens des deux véhicules entrés en collision doivent s'annihiler dans tous les cas.

La Cour de Cassation se refuse cependant à écarter l'application de l'article 1384 dans deux hypothèses : lorsque la collision est le fait d'un seul des deux véhicules (un véhicule en heurte un autre à l'arrêt) et lorsqu'un seul véhicule a été endommagé ⁽¹⁾.

Dans les autres cas la jurisprudence hésite entre plusieurs solutions qui consistent, soit à neutraliser les présomptions de l'article 1384 pour revenir à l'application de l'article 1382, soit à faire masse des dégâts subis par les deux véhicules et à en faire

(1) Voir *Rev. g. A.* 1930, page 260, note de M. Maurice Picard.

(2) Requêtes 1^{er} mai 1930, *Revue générale ass.* 1930, page 907; Civile 24 juillet 1930, *Revue générale ass.* 1930, page 908.

supporter la moitié par chacun des gardiens ⁽¹⁾, soit encore à décider que chacun d'eux est présumé responsable du dommage causé à l'autre.

Enfin, lorsqu'il s'agit d'accidents occasionnés à des personnes transportées gratuitement dans la voiture de l'assuré une jurisprudence bien établie à l'heure actuelle leur fait application de l'article 1382 du Code Civil ainsi que nous le verrons plus loin dans notre paragraphe consacré au transport gratuit.

§ 2. ACCIDENTS TOMBANT SOUS LA GARANTIE

La garantie accordée aux assurés par la police contre les accidents causés aux tiers est comprise d'une façon très large. Jusqu'à ces dernières années les compagnies d'assurance excluait très souvent certaines catégories d'accident qu'elles estimaient comporter un risque anormal. Mais aujourd'hui, sous la pression des besoins pratiques et de la concurrence très vive qui s'exerce entre elles, elles ont modifié leurs conditions générales par des conditions particulières dans lesquelles leur garantie est expressément stipulée pour toutes sortes d'accidents survenus

(1) Riom, 3 avril 1930, *Revue générale ass.* 1930, p. 913; Colmar, 27 juin 1930, *Revue générale ass.* 1930, p. 913. Voir sur toutes ces questions l'article de M. Maurice Picard, *Revue générale ass.* 1931, p. 1. « Pour une loi sur les accidents d'automobiles. »

dans des circonstances comportant des risques particulièrement graves.

Ainsi dans les polices les plus libérales se trouve insérée une clause qui garantit toutes les hypothèses suivantes :

Accident causé :

- 1° par la voiture momentanément abandonnée par son conducteur pour quelque motif que ce soit ;
- 2° en entrant dans les remises ou garages, ou en sortant ;
- 3° par la voiture remorquée ou poussée à bras ;
- 4° par la chute des objets transportés tombant de la voiture ;
- 5° lorsque le conducteur sera en état d'ivresse ou de sommeil ;
- 6° par suite de bris, versements, vice de construction ou défaut d'éclairage de la voiture ;
- 7° par la voiture se mettant ne marche d'elle-même ou remorquant une autre voiture ;
- 8° dans les remises ou garages ;
- 9° par les objets projetés par la voiture ;
- 10° par les objets transportés par la voiture ;
- 11° aux tiers non transportés intervenant pour la mise en marche, la mise en état de fonctionnement ou la réparation de cette dernière ;
- 12° par l'éclatement des pneus ;
- 13° par l'explosion du moteur, ou par jets de flamme pour les accidents corporels seulement ;

- 14° par l'intensité des phares ;
- 15° par suite de dérapage de la voiture ;
- 16° par les organes des la voiture projetée en cas de rupture ;
- 17° par les éclaboussures ;
- 18° par la voiture dans le cas où elle aurait été volée ;
- 19° par la voiture conduite à l'insu de l'assuré ou malgré sa défense par une personne non munie du permis de conduire.

Comme on le voit, les hypothèses les plus variées ont été prévues par cette clause et on peut dire que tout accident dans quelque circonstance qu'il survienne, à quelque cause qu'il soit imputable, se trouve garanti par l'assureur. Il faut excepter toutefois les sinistres survenus au cours de tremblement de terre, émeutes, guerre civile ou étrangère, lesquels avec les accidents résultant des matches, défis, courses, paris et essais préparatoires sont toujours exclus. De même la garantie de l'assureur est limitée aux accidents survenus en France, y compris l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, et dans les pays limitrophes, ou encore, suivant une autre formule des polices, dans un rayon limité à cent kilomètres des frontières de France.

Peu de Compagnies, il est vrai acceptent d'étendre leur garantie à tous les cas énumérés ci-dessus, la plupart d'entre elles la limitent à quelques-uns seulement des accidents envisagés, ceux qui en raison de leur fréquence s'imposaient plus vivement,

Ainsi presque toutes les compagnies acceptent de couvrir les accidents causés par le bris, le versement ou le vice de construction du véhicule assuré, ceux survenant à l'intérieur des remises et garages, lorsque le conducteur se trouve endormi ou en état d'ivresse, ainsi que dans le cas où le véhicule a été momentanément abandonné par son conducteur.

Mais le souscripteur d'une police contre les accidents causés aux tiers doit essayer d'obtenir la garantie de la compagnie pour toutes les hypothèses énumérées précédemment s'il ne veut pas être amené à discuter dans la suite et risquer de se voir opposer une exception de non garantie, car on se trouve ici en présence de risques d'une plus grande gravité qui ne sont normalement assurés que s'ils ont fait l'objet d'une mention spéciale. C'est ainsi que les tribunaux ayant eu à plusieurs reprises à se prononcer sur le cas d'un accident causé par la voiture de l'assuré effectuant un remorquage, ont décidé qu'il y avait là un risque anormal, particulier qui pour tomber sous la garantie de l'assureur devait avoir été nettement spécifié ⁽¹⁾.

Cependant une solution plus favorable aux assurés s'impose à notre avis lorsque la police contre les accidents causés aux tiers, au lieu de faire l'objet d'une police particulière comme nous l'envisageons ici, se trouve contenue dans une police « tous ris-

(1) Cassation, Chambre des Requêtes, 24 octobre 1927, *R. P. A.* 1928, p. 48.

ques ». Evidemment l'assuré « tous risques » ne saurait valablement soutenir qu'ayant signé une telle police il se trouve dans tous les cas couvert par son assurance.

Cette police ne vise en fait que quatre et quelquefois cinq catégories de risques nettement déterminés et il est bien certain que l'assuré pour connaître la portée de la garantie qu'elle lui confère doit se baser sur le contenu même de ses clauses plutôt que sur une appellation choisie dans un but commercial pour attirer la clientèle.

Mais dans les limites où la police à tous risques » accepte de couvrir l'assuré, elle doit le faire d'une façon complète, l'assuré ayant pu de bonne foi, en raison de la portée générale de cette expression « tous risques », se croire garanti pour tout accident occasionné par sa voiture quelles que soient les circonstances particulières qui l'aient déterminé.

§ 3. TRANSPORT GRATUIT

Nous avons indiqué précédemment que les propriétaires d'automobiles pouvaient engager leur responsabilité à l'égard des personnes qu'ils transportent dans leur voiture et auxquelles survient un accident. La plupart des polices contre les accidents causés aux tiers comprennent dans leur garantie les accidents causés aux personnes transportées gratui-

tement dans la voiture de l'assuré; elles le spécifient presque toujours dans leurs conditions générales ou le prévoient par une clause spéciale aux conditions particulières.

La garantie pour les personnes transportées à titre gracieux résulte d'ailleurs implicitement de l'article 1^o des conditions générales de ces polices qui couvre le souscripteur d'une façon générale contre les recours pécuniaires dont il peut-être l'objet à la suite d'accidents corporels ou de dommages matériels « causés aux tiers » par ses voitures automobiles. Le mot « tiers » désignant les personnes qui ne sont liées à l'assuré par aucun contrat de travail ou de transport, les accidents causés aux personnes transportées à titre onéreux, aux salariés et préposés de l'assuré, ces derniers relevant d'ailleurs de la loi de 1898, se trouvent seuls exclus de la garantie, mais il n'en est pas de même des accidents survenus aux personnes transportées gracieusement.

On ne saurait admettre en effet l'opinion adoptée par la Cour d'Appel de Dijon ⁽¹⁾ qui a eu en Doctrine des défenseurs d'après laquelle il se formerait entre le transporteur bénévol et le transporté un contrat « sui generis » engendrant à la charge du premier une responsabilité qui, en raison de l'absence de tout émolument retiré par lui ne comprendrait que les risques qui n'ont pu être normalement envisagés par

(1) Arrêt Chambre correctionnelle 30 juillet 1929. *Revue générale A.* 1930, page 144.

le transporté, ce qui aurait comme résultat pratique de soustraire le transporteur aux conséquences de ses fautes légères.

Cette doctrine qui rattachait la responsabilité de l'automobiliste obligeant à une convention tacite n'a plus que de rares partisans et le voyageur transporté doit bien être considéré comme un tiers véritable, puisqu'il n'existe entre lui et le transporteur aucun contrat ni lien juridique ⁽¹⁾. La responsabilité qu'un propriétaire d'automobile peut encourir à la suite d'accidents dont pourraient être victimes les personnes transportées à titre gracieux dans sa voiture se trouve donc garantie par l'article 1^{er} des conditions générales de sa police sans qu'il soit nécessaire de le faire mentionner expressément dans une clause des conditions particulières.

Les compagnies d'assurance en accordant cette garantie ne prennent d'ailleurs pas à leur charge un risque considérable en raison de la jurisprudence bien établie à l'heure actuelle qui admet pour le transport gratuit l'application de l'article 1382. L'automobiliste n'est responsable et l'assureur par suite ne doit l'indemnité que si le voyageur transporté peut établir une faute à la charge du conducteur.

Le principe même de cette responsabilité a été contesté et il peut paraître en effet particulièrement

(1) Voir Note M. Ripert sous Cass. Civile 27 mars 1928. Dalloz P. 1928, 1, page 145.

Note M. Savatier sous Cass. Requêtes 9 juin 1928. Dalloz P. 1928, 1, page 153.

choquant d'actionner en paiement de dommages-intérêts celui qui vous a rendu le service de vous transporter gracieusement dans sa voiture.

A plus forte raison l'application de l'article 1384 semblait-elle inadmissible ! Cependant on avait pu craindre, après l'arrêt de la Chambre civile du 21 février 1927, que la Cour de cassation n'étende aux voyageurs transportés gratuitement, comme elle l'avait fait pour les tiers, le bénéfice de la responsabilité de plein droit de l'article 1384.

Mais par deux arrêts rendus l'un par la Chambre civile, l'autre par la Chambre des Requêtes le 22 juillet 1929 ⁽¹⁾, la Cour de Cassation ayant à apprécier la responsabilité du transporteur bénévole a admis l'application de l'article 1382 et écarté énergiquement l'article 1384, confirmant ainsi les nombreux arrêts précédents de la Chambre civile et de la Chambre des Requêtes ⁽²⁾.

Le voyageur transporté, ayant accepté ou même sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture, ne peut obtenir de dommages-intérêts que s'il établit à la charge du gardien de l'automobile ou de son préposé une faute qui lui soit imputable dans les termes des articles 1382 et 1383 du Code Civil. La seule démonstration d'une faute légère à la charge du transporteur suffira d'ailleurs à engager sa responsabilité puisque celle-ci doit être appréciée en se

(1) *Revue générale Ass.* 1930, page 139.

(2) Voir les arrêts précités des 27 mars 1928 et 11 juin 1928, et leurs notes.

plaçant sur le terrain délictuel et que la théorie qui considère le transport gratuit comme un contrat lequel, en raison de son caractère gracieux, ne créerait à la charge du transporteur que l'obligation de ne pas commettre de faute lourde doit être rejetée.

Cette distinction ainsi établie par la jurisprudence entre les piétons et les tiers transportés est conforme à l'équité, elle ne permet pas à ces derniers qui ont participé volontairement à l'usage de la voiture de venir réclamer l'application d'une règle établie pour protéger les piétons pour qui l'automobile constitue un danger.

La garantie ainsi conférée par les Compagnies d'assurance ne s'applique pas à toutes les personnes que l'assuré transporte dans sa voiture quelles qu'elles soient.

Toutes les polices excluent de leur garantie les accidents survenus à l'assuré et son conjoint, aux ascendants, descendants frères, sœurs et alliés ⁽¹⁾ au même degré de l'assuré, à ses préposés et au conducteur de la voiture, c'est-à-dire les personnes qui, par raison d'affection ou de service, sont appelées à se servir fréquemment du véhicule assuré.

L'importance de cette exclusion varie d'ailleurs beaucoup suivant les différentes Compagnies, aux

(1) Voir : Cassation : Civ. 25 avril 1923, S. 1923, 1, 301, et Cour de Rouen, 10 avril 1930. *Revue gén. Ass.* 1931, 94 : deux décisions qui précisent, justement à l'occasion de l'interprétation de cette clause, la notion d'alliance, laquelle, contrairement à la pratique du langage courant, ne s'étend pas au mari de la belle-sœur de l'assuré ni à la femme de son beau-frère.

personnes déjà désignées, certaines ajoutent les beaux-parents de l'assuré, ses associés, les proches parents du conducteur de la voiture; enfin d'autres excluent d'une façon générale tous les membres de la famille du conducteur et de l'assuré.

Quelle est la valeur exacte de cette exclusion globale ?

La Cour d'Appel de Lyon ⁽¹⁾ a estimé que l'assureur, en insérant cette clause, a eu pour but essentiel d'écarter du bénéfice du contrat les personnes de l'entourage de l'assuré qui, vivant sous son toit ou ayant avec lui des rapports de subordination ou d'affaires, sont appelées à se servir très souvent de la voiture automobile, et de ce fait peuvent augmenter l'étendue et la gravité du risque couvert, mais que cette clause ne frappe pas d'exclusion, uniquement parce qu'ils sont parents ou alliés à un degré quelconque de l'assuré, les membres de sa famille qui n'habitant pas avec lui, n'ayant avec lui que des relations espacées et lointaines ne peuvent rendre le risque plus dommageable que s'ils étaient de simples tiers à l'égard de l'assuré.

Cependant, s'il est bien certain qu'un parent quelconque peut être assimilé à un ami en ce qui concerne le risque qu'il fait courir à l'assureur, il semble qu'ici les juges, en s'appliquant à rechercher la commune intention des parties, ont quelque peu modifié les

(1) Cour d'Appel de Lyon, 23 octobre 1920. *Gazette du Palais*, 1920, 2, 523.

obligations de l'assureur telles qu'elles résultaient des termes nets et précis du contrat.

Enfin l'assuré doit prendre soin de ne pas transporter dans sa voiture plus de personnes que celle-ci ne contient de places assises sous peine de se voir déchu de la garantie, car les assureurs exigent d'être renseignés très exactement sur le nombre de places de la voiture de leur assuré et souvent limitent à ce nombre les voyageurs que celui-ci peut transporter; cette déchéance ainsi encourue par l'assuré ne peut être écartée par les juges sous prétexte que l'infraction à cette clause de la police a été sans influence sur l'accident ⁽¹⁾. L'assureur, pour fixer le montant de la prime due par l'assuré, a pris en considération le nombre de places de la voiture; si donc celui-ci prend des voyageurs en surcharge il y a pour l'assureur une aggravation de risques évidente; car plus il y a de personnes transportées dans la voiture, plus il y a de chances pour qu'en cas d'accident, il y ait de victimes.

Mais il n'y aurait pas aggravation du risque ni par conséquent déchéance si les personnes transportées en surnombre appartenaient à une catégorie exclue expressément, par une clause de la police les parents et préposés de l'assuré par exemple — la présence de ces personnes n'aggrave pas le risque puisque les

(1) Chambre civile Cass. 19 octobre 1914, *R. P.* 1915, page 91. Voir également : Cour de Lyon, 2 juin 1926, *R. P.* 1927, page 202; Dijon, 12 juin 1928, *R. P.* 1928, page 452; Rabat, 12 juin 1929, *R. P.* 1929, page 347.

accidents qui peuvent leur survenir ne sont pas garantis par la police⁽¹⁾.

Cependant un arrêt plus récent de la Cour de Paris⁽²⁾, en contradiction avec la jurisprudence antérieure, a admis que lorsque le nombre de places de la voiture indiqué dans la police ne constitue qu'un élément descriptif de la matière qui fait l'objet de l'assurance, l'assuré n'est pas déchu du bénéfice de l'assurance si, au moment de l'accident, le nombre de personnes qui se trouvaient dans la voiture était supérieur au nombre de places indiquées.

Il ne semble pas que cette décision doive être approuvée, car l'indication du nombre de places n'est pas seulement caractéristique de la carrosserie de la voiture, mais constitue bien un élément d'appréciation du risque et réagit sur la prime.

Une difficulté particulière s'est présentée concernant les accidents survenus, non plus aux personnes transportées elles-mêmes, mais à leurs vêtements. La police contre les accidents causés aux tiers garantit l'assuré aussi bien contre les dommages matériels que contre les accidents corporels dont ils peuvent être victimes. Mais une clause de la police d'assurance contre les dégâts survenus aux véhicules de l'assuré, police que nous étudierons dans notre seconde partie, exclut toujours les dégâts occasionnés aux objets transportés dans les voitures assurées.

(1) Cour d'Appel de Paris, 12 avril 1926, *R. P. Ass.* 1926, p. 146.

(2) Cour d'Appel de Paris, 12 mars 1930, *R. P. Ass.* 1930, p. 586.

Alors que décider lorsque l'assuré a souscrit en même temps les deux polices contenant ces clauses contradictoires ?

La Cour de Paris, dans un arrêt rendu le 18 octobre 1928, a estimé que la Compagnie d'assurance doit répondre du préjudice résultant de la lacération des vêtements que portait au moment de l'accident un tiers transporté (1).

La clause qui exclut les dégâts occasionnés aux objets contenus dans les voitures assurées ne pouvant viser que les malles, colis et autres objets matériels transportés et « non les vêtements dont le voyageur est revêtu et qui font partie intégrante de sa personne ».

Devant cette décision les Compagnies d'assurance ont immédiatement apporté une modification dans le libellé de la police contre les accidents causés aux tiers en spécifiant qu'en ce qui concerne les personnes transportées gratuitement elles garantissaient uniquement les accidents corporels pouvant leur survenir et non les accidents matériels.

★
★★

Ainsi, comme on le voit, la garantie conférée aux assurés par les polices d'assurance contre les accidents causés aux tiers est extrêmement étendue — c'est que pour donner satisfaction à leurs assurés et

(1) *R. P. Ass.* 1929, page 156.

répondre à leur désir légitime d'être couverts contre tout recours dont ils pourraient être l'objet de la part des tiers, pour tout accident quel qu'il soit, dans quelque circonstance qu'il survienne, les Compagnies d'assurance ont étendu le domaine de leur garantie à des hypothèses toujours plus variées.

En effet, à mesure que les accidents se multipliaient, des difficultés nouvelles surgissaient parce que certaines circonstances particulières se présentaient, circonstances qui ne s'étant encore jamais produites, n'avaient pas été envisagées dans les polices. Celles-ci ont donc subi sans cesse d'importants remaniements qui ont eu pour but d'étendre la portée de leur garantie à tout accident quelque graves qu'en soient les conséquences. Si bien qu'à l'heure actuelle la police contre les accidents causés aux tiers dans sa rédaction la plus large fait bénéficier les propriétaires d'automobiles d'une garantie complète aussi bien en ce qui concerne les accidents eux-mêmes à l'exception faite de quelques hypothèses spéciales (accidents survenus au cours de certains cataclysmes : inondations, guerre, insurrection, ou à la suite de courses, matchs et paris) qu'en ce qui concerne les personnes elles-mêmes qui en sont atteintes, à l'exclusion des préposés et de certains proches parents de l'assuré.

CHAPITRE II

PERSONNES DONT LA RESPONSABILITÉ EST GARANTIE

SECTION I. — *La garantie de la Compagnie est-elle limitée à la seule responsabilité du propriétaire de la voiture ou s'étend-elle à celle de tout conducteur de la dite voiture ?*

La police d'assurance contre les accidents causés aux tiers garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires des accidents occasionnés par sa voiture automobile chaque fois qu'il en est reconnu responsable — soit que celle-ci soit sous sa garde au moment de l'accident, soit qu'elle soit sous la garde d'une personne dont il doit légalement répondre en vertu de l'article 1384 du Code Civil (préposé, enfant mineur).

Mais les Compagnies d'assurance acceptent-elles de garantir, outre la responsabilité personnelle de leur assuré, la responsabilité de toute personne à laquelle l'assuré aurait confié sa voiture ? Pratiquement cette question présente un vif intérêt. Supposons qu'un propriétaire d'automobile prête sa voiture à un parent, un ami qui ne rentre pas dans la caté-

gorie des personnes énoncées dans l'article 1384, et que cette voiture occasionne un accident; le propriétaire ne pourra en être tenu responsable puisque sa voiture n'était pas sous sa garde au moment où l'accident s'est produit.

Or, la Compagnie d'assurance n'étant tenue de réparer le dommage que si son assuré est reconnu responsable, et l'ami à qui la voiture a été confiée pouvant ne pas être assuré et se trouver insolvable, il arrivera fréquemment que les victimes seront privées de l'indemnité à laquelle elles ont droit.

C'est pourquoi il serait très souhaitable que toutes les polices d'assurance acceptent de garantir la responsabilité du conducteur éventuel de la voiture quel qu'il soit. Bien souvent, il est vrai, celui-ci est considéré comme le préposé de l'assuré et alors la Compagnie d'assurance est tenue d'indemniser les victimes ou leurs représentants du préjudice qu'ils ont supporté. La jurisprudence, en effet, se montre actuellement très large pour reconnaître au conducteur d'une voiture la qualité de préposé à l'égard du propriétaire; de ses décisions récentes se dégage le principe que la qualité de commettant n'exige pas l'existence d'un contrat de louage de service et pas davantage une différence dans la condition sociale, il suffit pour qu'elle existe, qu'une personne confiée à une autre librement choisie une mission déterminée et qu'elle ait le pouvoir de lui donner pour l'exécution de cette mission des ordres et des instructions, et on admet que le propriétaire d'une automobile qui autorise un

ami à la conduire et lui donne des instructions pour se rendre en un lieu déterminé, soit le commettant civilement responsable de ce conducteur ⁽¹⁾.

Cependant, si le propriétaire se contente de donner à un tiers l'autorisation de se servir de sa voiture sans lui confier de mission déterminée, il perd tout droit de direction et de commandement sur cette voiture dont la garde échoit alors à ce tiers qui en est désormais responsable.

En effet, un arrêt de principe de la Cour de Cassation ⁽²⁾ a déclaré que la présomption de faute établie par l'article 1384 du Code Civil ne s'attachait pas à la qualité du propriétaire mais à celle de gardien de la chose et que, si, en principe, le propriétaire est réputé avoir la garde de la chose, rien ne s'oppose à ce qu'il prépose un tiers à cette garde. Dans cette dernière hypothèse, si on suppose que la police d'assurance contractée par le propriétaire de l'automobile ne couvre que sa propre responsabilité, et que le conducteur qui a la garde de la voiture au moment de l'accident ne soit pas assuré et soit insolvable, la victime ne sera pas désintéressée.

Il y a cependant certaines circonstances assez exceptionnelles qui permettent à la victime d'un accident d'exercer utilement son recours contre le

(1) Tribunal Civil Seine : 19 avril 1929. *Gazette du Palais* 1929, 2, 166. — Cour de Cassation : 14 décembre 1928. *R. P. Ass.* 1928, page 472.

(2) Chambre des Requêtes Cassation : 12 janvier 1927. *D. P.* 1927, 1, 145.

propriétaire de la voiture, c'est lorsqu'elle pourra établir que ce dernier a commis une faute, une imprudence, en confiant sa voiture au tiers qui a causé l'accident. Ici ce n'est plus la responsabilité civile de l'article 1384 qui pèse sur lui, mais la responsabilité directe de la faute qu'il a pu commettre, c'est pourquoi la démonstration d'une faute à la charge de celui qui conduisait serait insuffisante pour engager la responsabilité du propriétaire de la voiture, alors qu'elle n'eut pas été nécessaire si l'article 1384 était applicable.

Il y aurait imprudence par exemple de la part du propriétaire qui confierait sa voiture à une personne sans s'être assuré au préalable de sa capacité et de son habileté dans la conduite d'une automobile ⁽¹⁾.

De même il a été jugé qu'un père peut être déclaré personnellement responsable de l'accident causé par son fils majeur, auquel il avait confié sa voiture, s'il est établi que celui-ci « était d'un naturel impulsif et qu'il n'existait en lui aucun équilibre mental, ni aucune énergie morale, lui permettant de résister à ses entraînements et aux suggestions des personnes qu'il fréquente ». On a considéré ici que le père avait commis une faute en prêtant sa voiture à son fils qu'il savait ne mériter aucune confiance ⁽²⁾.

Mais de telles hypothèses se présentent rarement

(1) Tribunal correctionnel de la Seine, 30/ juin 1905. *Gazette du Palais* 1905, 2, 204.

(2) Cour de Cassation, 19 juillet 1926. *Gazette des Tribunaux*, 7 septembre 1926.

dans la pratique : si le tiers à qui la voiture a été confiée possède son permis de conduire, ce qui sera généralement le cas, il sera bien difficile de prouver que le propriétaire a été imprudent en lui abandonnant la conduite de son véhicule.

C'est pourquoi au point de vue de la sécurité due aux victimes, pour leur assurer d'une manière effective le paiement des indemnités qui leur sont allouées, il serait indispensable que les polices d'assurance garantissent non seulement la responsabilité civile du propriétaire de la voiture, mais encore celle de tout conducteur occasionnel considéré comme gardien de la voiture au moment de l'accident.

La garantie ainsi étendue présenterait au surplus un autre avantage. On sait que la règle inscrite dans l'article 1384 n'a pas pour but d'affranchir les préposés de toute responsabilité personnelle et que le commettant peut exercer un recours contre son préposé qui a causé le dommage, recours fondé sur l'article 1251, alinéa 3 du Code Civil, lequel crée une subrogation légale au profit de celui qui « étant venu avec d'autres ou *pour d'autres* au paiement de la dette avait intérêt à l'acquitter ».

On s'est demandé si l'automobiliste pouvait exercer ce recours contre son chauffeur pour les dommages que celui-ci peut causer à un tiers et que l'automobiliste doit réparer. La question ne peut faire de doute en raison des termes absolus d'un arrêt de

la Cour de Cassation ⁽¹⁾ qui a admis que « toute personne civilement responsable du fait de son préposé peut exercer un recours contre ce dernier dont la faute a causé le dommage qu'elle est condamnée à réparer et que « cette règle s'applique à tous les préposés ».

Ainsi, si le propriétaire d'une automobile civilement responsable de son chauffeur doit verser une indemnité à la victime de ce dernier, il peut se retourner contre lui et obtenir la restitution de la somme qu'il a dû payer; et cela est équitable, car l'automobiliste doit être protégé contre le chauffeur qui ne cherche jamais à éviter les accidents, habitué à ce que leurs conséquences dommageables en soient régulièrement supportées par son patron.

Il y aurait une exception et bien légitime dans le cas où le patron aurait participé à la faute génératrice de l'accident si, par exemple, il se trouvait assis aux côtés du chauffeur et lui ai commandé de rouler à vive allure, il ne saurait lui imputer, au moins dans ses propres rapports avec lui, la responsabilité de l'accident dû à un excès de vitesse.

Ce recours établi au bénéfice des commettants contre leurs préposés est d'ailleurs peu habituellement exercé en pratique par ceux-ci. Or, dans les police automobile contre les accidents on trouve la clause suivante : « La Compagnie est subrogée par

(1) Cour de Cassation. Chambre des Requêtes, 16 juillet 1928. *Recueil P. Assurances* 1928, page 373.

le seul fait de l'assurance dans tous les droits et actions que l'assuré peut avoir à exercer contre les tiers responsables du dommage. » L'expression de subrogation est d'ailleurs inexacte et a été remplacée dans beaucoup de polices par l'expression cession de droits.

Supposons donc qu'une police d'assurance ne couvrant que la responsabilité personnelle de l'assuré, contienne une cession de droits au bénéfice de l'assureur, ce dernier, dans l'hypothèse d'un accident imputable au préposé de l'assuré, pourrait se retourner contre ce préposé après avoir réglé l'indemnité de la victime — cela est bien certainement contraire aux intentions du souscripteur de la police qui n'a certes pas prévu que la Compagnie pourrait réclamer à son préposé le montant des dommages causés aux tiers par la faute de ce dernier en conduisant sa propre voiture — c'est cependant à ce résultat que paraissent aboutir les contrats qui ne profitent qu'au souscripteur et qui contiennent une cession de droits au profit de l'assureur. Celui-ci pourrait, en agissant comme cessionnaire des droits de son assuré contre les auteurs responsables de l'accident, exercer contre le préposé en faute l'action qui appartient à son assuré.

Supposons, au contraire maintenant, que la clause de la police couvre non seulement la responsabilité civile de l'assuré, mais encore celle de toute personne pouvant être appelée éventuellement à conduire la voiture, la Compagnie d'assurance sera substituée à

l'assuré ou au tiers pour régler les conséquences du sinistre et ce dernier n'aura à redouter aucun recours de la part de la Compagnie.

Ayant ainsi indiqué les avantages que présenterait la garantie de l'assureur étendue à tout conducteur de la voiture de l'assuré, voyons maintenant quelle est en fait la portée de cette garantie telle qu'elle résulte du libellé des polices et de l'interprétation qu'en a donnée la jurisprudence.

Voici la clause qui se trouvait insérée jusqu'à une époque très récente dans presque toutes les polices et que l'on rencontre encore dans certaines d'entre elles.

« La Compagnie assure les propriétaires des véhicules automobiles contre les accidents qu'ils peuvent causer aux tiers avec les véhicules désignés dans la police, cette garantie ne comprend que les véhicules appartenant à l'assuré et conduits par lui ou ses préposés salariés et munis d'un permis de conduire. »

Suivie de celle-ci : « L'automobile pourra être conduite par toute personne munie d'un permis de conduire et du consentement de l'assuré. »

On a discuté sur le sens précis à donner à cette clause qui, il faut le reconnaître, est assez obscure et équivoque.

Les Compagnies d'assurance entendaient-elles par là garantir non seulement la responsabilité civile du propriétaire de la voiture, mais encore celle des personnes autorisées à conduire ? ou bien au contraire refuseraient-elles de payer l'indemnité au cas où la

responsabilité personnelle du propriétaire de la voiture ne serait pas mise en cause ?

Le journal « La Prime » fit, en octobre 1922, une enquête auprès des différentes Compagnies d'assurance qui avaient inséré cette clause dans leur police pour savoir quelle interprétation elles entendaient en donner et les réponses qui lui ont été adressées furent des plus variées ⁽¹⁾.

Certaines Compagnies assez peu nombreuses ont indiqué qu'elles estimaient par cette clause devoir couvrir la responsabilité civile d'un conducteur occasionnel au même titre que celle du propriétaire de la voiture, sous réserve bien entendu que ce conducteur soit muni d'un permis de conduire régulier et qu'il exécute les obligations imposées par les conditions générales du contrat à l'assuré lui-même. C'est le principe de l'assurance « in re », les Compagnies acceptant de couvrir tous les accidents causés par la voiture assurée.

D'autres Compagnies, tout en adoptant le même principe ont formulé certaines réserves pour le cas où la voiture aurait été confiée à un garagiste en vue d'un essai ou d'une mise au point ou à un tiers pour un usage de plus ou moins longue durée.

Toutefois, la majorité des Compagnies a exprimé l'avis que la portée juridique de la clause ne s'étendait pas au delà de la responsabilité personnelle du souscripteur de la police, que l'extension de la

(1) V. *La Prime* n° 1, 15 octobre, 15 novembre 1922.

garantie à la responsabilité personnelle du conducteur devait donner lieu à la perception d'une prime supplémentaire correspondant à l'aggravation du risque.

La Cour d'Appel de Paris ayant eu, le 30 juin 1928, à apprécier la portée de la clause, a décidé qu'il ressortait de ses dispositions que la Compagnie ne couvrirait que la responsabilité du souscripteur de la police et que sa garantie ne pouvait jouer si la responsabilité de celui-ci n'était pas engagée ⁽¹⁾.

L'espèce était la suivante : le propriétaire d'une voiture automobile en ayant confié la direction à un de ses amis, celui-ci était entré en collision avec un cycliste auquel il avait été condamné à verser 8.000 francs de dommages-intérêts; et cet ami avait fait appel du jugement le condamnant, estimant que c'était la Compagnie d'assurance du propriétaire de la voiture qui devait effectuer le règlement de l'indemnité. Pour soutenir cette prétention il se prévalait de la clause insérée dans la police de celui-ci, laquelle stipulait que la voiture pouvait être conduite par toute personne munie d'un permis de conduire, et il estimait que cette clause contenait une stipulation pour autrui faite en faveur des conducteurs éventuels de la voiture de l'assuré qui pourraient être amenés à causer un accident.

(1) Cour d'Appel de Paris, 9^e Chambre, 30 juin 1928. *R. P. Ass.* 1928, page 309.

Voir en sens contraire Cour d'Appel d'Aix, 3 mars 1930. *R. P. Ass.* 1930, page 145, et Tribunal Civil de Saintes, 19 juillet 1930, *R. P. Ass.* 1930, page 377.

Mais cette théorie a été rejetée par la Cour.

La stipulation pour autrui, en effet, pour être valable doit être formulée nettement en termes indiscutables.

Or, que vient ajouter à la police de l'assuré la clause particulière ? Elle le garantit non seulement contre les accidents qu'il peut causer à autrui avec son véhicule lorsqu'il conduit lui-même, mais encore contre tous ceux occasionnés par ce véhicule conduit par toute personne autorisée par lui, quand il en est reconnu responsable : c'est une extension de la protection accordée au propriétaire de la voiture par l'assureur ; mais il ne semble pas que par cette clause la Compagnie ait entendu couvrir une autre personne que son assuré, alors que la responsabilité civile de ce dernier n'est pas engagée ⁽¹⁾.

Certes la solution admise peut avoir de singulières conséquences : c'est ainsi qu'un fils majeur conduisant la voiture de son père et causant un accident, le père ayant été mis hors de cause ne pourra s'adresser à sa Compagnie pour le couvrir des conséquences pécuniaires de l'accident, alors que souvent il sera moralement obligé de supporter personnellement les indemnités dues à la victime par son fils.

Et cependant, si on examine la convention passée entre l'assureur et son assuré, on constate qu'il n'y a aucun lien de droit entre l'assureur et le tiers respon-

(1) Dans le même sens : Tribunal Civil de Nantes, 15 octobre 1930. *Gazette du Palais* 1931, 1, page 33.

sable; par conséquent, l'assureur est tenu non pas de payer les indemnités résultant de tous les accidents causés par la voiture assurée, mais seulement de garantir l'assuré et lui seul contre toutes les actions pécuniaires dirigées contre lui en raison soit de sa faute personnelle, soit de sa responsabilité civile lorsqu'elle se trouve engagée.

Dans l'espèce que la Cour d'Appel a eu à envisager, il ne paraît pas discutable que seul le propriétaire d'automobile pouvait réclamer à la Compagnie le paiement des indemnités dues à la victime de l'accident, et cette solution qui peut paraître rigoureuse, choquante même dans l'hypothèse signalée plus haut du fils majeur conduisant la voiture de son père est ici logique en somme aussi bien que juridique ⁽¹⁾.

Dans un arrêt plus récent la Cour d'Appel de Paris a admis une solution qui n'est pas en harmonie avec la précédente.

L'espèce qui se présentait était il est vrai différente; il ne s'agissait plus, comme dans l'hypothèse précédente, de savoir si un tiers ami de l'assuré pouvait par le jeu d'une soi-disant stipulation pour autrui, insérée dans le contrat de l'assuré, bénéficier de l'assurance consentie par celui-ci, mais si la Compagnie d'assurance pouvait du fait de la cession d'actions contenue dans la police exercer contre le conducteur de la voiture, préposé de son assuré le recours qui appartient à celui-ci.

(1) Cour d'Appel de Paris, 5^e Chambre, 14 mars 1930. *R. P. Ass.* 1930, page 257.

La Cour a refusé à la Compagnie l'exercice de ce recours. Elle s'est basée plutôt sur des raisons d'équité que sur des arguments juridiques. Elle a estimé que l'admission du recours de la Compagnie d'assurance contre le préposé de son assuré aurait pour effet de supprimer totalement la garantie conférée à l'assuré par sa police, d'autant qu'il s'agissait en l'espèce d'un accident causé par le fils de l'assuré. Il serait évidemment paradoxal que la Compagnie puisse exercer contre le fils ou le préposé de l'assuré un recours que cet assuré lui-même n'aurait jamais songé à exercer :

et elle a décidé que « la clause qui autorise l'assuré à faire conduire sa voiture par toute personne autorisée par lui contient une stipulation pour autrui, au sens de l'article 1121 du Code Civil, faisant bénéficiaire de l'assurance le conducteur de la voiture dès lors que la responsabilité du souscripteur, dont l'intérêt est d'ailleurs évident, est elle-même engagée ».

Mais cette solution différente de celle que la Cour avait adoptée dans l'arrêt précédent, si elle s'explique par les conséquences logiques et équitables auxquelles elle aboutit, ne résulte pas des termes du contrat. La clause permettant à l'assuré de faire conduire sa voiture par toute personne autorisée par lui n'est qu'une simple faveur accordée au propriétaire de la voiture, une extension de la garantie que l'assureur lui confère à lui seul et qui ne saurait profiter à d'autres. Elle a été insérée dans les polices en vue d'étendre la portée de leur garantie à une époque où de nombreuses Compagnies, de façon à limiter les risques

d'accidents, précisaient que la voiture ne pouvait être conduite que par l'assuré lui-même ou ses préposés salariés.

Mais d'ailleurs, pour les contrats signés sous l'empire de la loi du 13 juillet 1930, cette question actuellement très discutée de la possibilité pour l'assureur d'exercer le recours qui appartient à l'assuré contre son préposé responsable de l'accident ne se posera plus désormais.

Cette loi en effet l'interdit formellement dans son article 36 dont voici les termes : « L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé jusqu'à concurrence de cette indemnité dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui, par leur fait, ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur.

« Par dérogation aux dispositions précédentes l'assureur n'a aucun recours contre les enfants, descendants, alliés en ligne directe, préposés, employés, ouvriers et domestiques, et généralement, toute personne vivant habituellement au foyer de l'assuré sauf le cas de malveillance commise par une de ces personnes ».

L'assureur ne peut donc plus, pour les contrats tombant sous l'application de la nouvelle loi, bénéficier du recours réservé aux commentants contre leurs préposés sans que pour cela il soit nécessaire d'invoquer une stipulation pour autrui faite en faveur de ces préposés, stipulation qui ne ressort nullement des expressions employées dans les polices.

Enfin, nous terminerons l'étude de la jurisprudence sur cette question en signalant un arrêt récent rendu par la Chambre des Requêtes de la Cour de Cassation, dans son audience du 29 décembre 1930 ⁽¹⁾. Cette décision rejetant le pourvoi introduit contre un arrêt de la Cour de Poitiers du 18 novembre 1928, a admis que la clause par laquelle il est spécifié que la voiture de l'assuré pourrait être conduite par toute personne munie d'un brevet de chauffeur, contenait une stipulation faite en faveur des conducteurs éventuels de cette voiture et décidé qu'en l'espèce l'assureur devait garantir les accidents causés par les clients auxquels un garagiste louait son automobile, dès l'instant qu'ils étaient munis d'un brevet de chauffeur.

L'arrêt de la Cour de Poitiers déclarait, que du fait de l'adjonction de ces mots « par toute personne munie du brevet de chauffeur », la garantie de l'assureur dépassait nécessairement la responsabilité civile de l'assuré, car, si elle y avait été restreinte, ces mots eussent été dépourvus de sens. Or, nous avons au contraire, montré précédemment, quel sens exact il fallait donner à ce membre de phrase, qui trouve sa raison d'être en dehors de toute stipulation pour autrui.

D'ailleurs, la Cour de Cassation n'a fourni aucun argument probant pour justifier son interprétation; elle s'est contentée de mettre en avant cette considération que dans l'espèce l'assuré était un garagiste

(1) *Gazette du Palais*, 15-16 février 1931.

qui, pratiquant la location des voitures, avait le plus grand intérêt à garantir ses clients contre la responsabilité des accidents que ceux-ci pouvaient occasionner avec ses voitures, et qui n'aurait pas contracté cette assurance, si cette garantie ne lui avait pas été procurée ⁽¹⁾.

Il serait d'ailleurs facile, pour éviter ces contradictions dans les décisions de jurisprudence et mettre en harmonie le droit et l'équité, de modifier la clause de la police de façon à ce qu'elle garantisse d'une manière précise, et sans discussion possible, les accidents dûs à la faute d'un tiers, conducteur de la voiture de l'assuré.

Cette mesure serait évidemment appréciée des propriétaires d'automobiles qui, lorsqu'ils contractent une assurance contre les dommages causés aux tiers, ont le désir légitime que cette assurance couvre non seulement les dommages causés par leur propre faute ou par la faute des personnes dont ils sont civilement responsables, mais encore les dommages survenus tandis que la voiture est à la disposition d'un tiers dont ils n'ont pas à répondre légalement, de façon que s'ils confient leur voiture à leur fils majeur ou à un ami, celui-ci soit couvert par l'assurance et ne risque pas de voir s'exercer contre lui le recours de la victime.

C'est ce qu'ont fait certaines compagnies d'assu-

(1) Voir une décision contraire dans une espèce identique. Tribunal de Commerce de St-Etienne, 25 juillet 1930. *Gazette des Tribunaux*, 25 décembre 1930.

rances, qui dans les rédactions récentes de leur police, ont adopté des dispositions claires, stipulant que l'assurance garantit non seulement la responsabilité du souscripteur, mais encore la responsabilité personnelle de toute personne à qui la voiture aurait été confiée. Une seule exception est formulée pour le cas où la voiture aurait été confiée à un garagiste pour mise au point ou réparations ⁽¹⁾.

En outre, il est généralement spécifié, que la garantie ainsi conférée au conducteur éventuel, ne s'appliquera qu'en supplément et après épuisement de celle qu'il bénéficierait en vertu d'une autre assurance. Cette éventualité ne se produira que rarement en pratique, car l'assurance personnelle que ce conducteur aurait pu contracter, ne joue que pour les accidents causés par sa propre voiture et non pour ceux qu'il occasionne avec la voiture d'un tiers; pour que cette dernière clause puisse s'appliquer, il faut donc supposer qu'il ait contracté une assurance portant sur toutes les voitures qu'il pourrait être amené à conduire, ce qui est assez rare, à part le cas des professionnels ou des garagistes.

Cette clause pourrait encore jouer dans une autre

(1) « La garantie du présent contrat s'applique en tant que de besoin à la responsabilité civile tant de l'assuré lui-même que de tout conducteur de véhicule objet de l'assurance, à l'exclusion de toute personne à laquelle la voiture aurait été confiée pour garage, réparation, mise au point, et que toutes les conditions de l'assurance aient été remplies. » Article 1^{er} Conditions générales police assurance directe de l'Urbaine et la Seine, la Cordialité, la Concorde, le Secours, la Paix, etc...

hypothèse : d'après la plupart des polices, l'assuré dont la voiture est indisponible après un accident, a la faculté de se servir d'une autre voiture avec la garantie de l'assurance ; or, supposons que la voiture ainsi empruntée soit couverte par une police garantissant, outre la responsabilité de son propriétaire, celle de tout conducteur éventuel, celui-ci verra sa responsabilité couverte par deux assureurs ayant donné chacun une garantie indiscutable. C'est pourquoi les Compagnies, qui acceptent de couvrir la responsabilité civile de tout conducteur de la voiture assurée, spécifient que leur garantie ne jouera qu'en supplément et après épuisement de celle dont il bénéficierait en vertu d'une autre assurance.

SECTION II. — *Nécessité pour le conducteur, d'être titulaire du permis de conduire.*

Pour que l'assuré ou le conducteur de la voiture ait leur responsabilité couverte après un accident, il est une condition absolument indispensable : c'est qu'ils soient munis d'un permis de conduire. Dans toutes les polices, il est bien spécifié que la compagnie ne garantit pas l'accident causé par la voiture de l'assuré lorsque le conducteur n'est pas en possession du permis de conduire — et la Cour de Cassation a décidé qu'en présence de cette clause, les juges du fond ne pouvaient, sous prétexte d'interprétation, condamner la compagnie à verser l'indemnité prévue.

alors qu'au moment de l'accident, le conducteur n'était pas muni de permis ⁽¹⁾.

Cependant un arrêt plus récent de la Cour d'Appel de Paris ⁽²⁾ a admis que la Compagnie d'assurance devait garantir l'accident survenu alors que la voiture était conduite par une personne non munie du permis de conduire; dans l'espèce qui lui était soumise, le préposé de l'assuré avait, en cours de route, abandonné la direction de son véhicule à un camarade qui n'avait pas de permis. La police spécifiait bien que la voiture devait être conduite par une personne munie du permis de conduire; mais dans un autre article, il était indiqué que la garantie de la compagnie s'appliquerait même à un accident survenu alors que la voiture aurait été « momentanément abandonnée par son conducteur », et la Cour a estimé que le cas spécial envisagé, rentrait dans la catégorie d'accidents prévus par les termes de cette clause.

En en décidant ainsi, la Cour de Paris a bien certainement donné à l'expression « momentanément abandonnée par son conducteur », un sens différent de celui que les parties avaient entendu lui donner; celles-ci, en étendant d'un commun accord la garantie de la Compagnie à cette hypothèse, ont eu en vue le cas où le conducteur, obligé pour une raison quelconque de descendre de sa voiture, la laisse en station et qu'elle occasionne un accident soit par exemple

(1) Cassation. Chambre civile, 31 juillet 1928. *R. P. Ass.* 1928, page 346.

(2) Cour d'Appel de Paris, 4 janvier 1930. *R. P. Ass.* 1930, p. 162.

qu'elle ait été insuffisamment éclairée, soit qu'elle se soit mise en marche d'elle-même, par suite à la fois du mauvais bloquage des freins et d'une déclivité de terrain. Mais la compagnie n'a pas entendu par là se porter garante de l'accident occasionné par la faute d'un tiers qui conduit sans permis, et auquel l'assuré ou son préposé confie la direction de sa voiture, alors que dans l'article 1^o de ses conditions générales, elle spécifie bien que le conducteur doit être muni d'un permis de conduire.

Ainsi les assureurs se refusent à garantir les accidents causés par des personnes qui ne sont pas titulaires du permis de conduire et ce refus qui, du point de vue des assureurs, se justifie du fait que les risques d'accident sont sensiblement accrus par cette circonstance, doit être approuvé dans l'intérêt général, puisqu'il commande et assure le respect des règlements.

Une décision récente ⁽¹⁾ a même refusé le bénéfice de la garantie de l'assureur au conducteur d'un camion qui n'avait pas le permis de conduire des poids lourds, mais qui était titulaire du permis de conduire ordinaire, lequel aurait pu être étendu sans nouvel examen à la conduite des poids lourds.

Cependant certaines compagnies acceptent, par une clause spéciale aux conditions particulières et moyennant surprime, de garantir les accidents causés par des personnes qui n'ont pas encore obtenu leur

(1) Tribunal Civil de la Seine, 30 janvier 1931. *R. P. Ass.* 1931, page 61.

permis de conduire lorsqu'elles en ont fait la demande régulière ou qu'elles sont en instance de la faire.

Enfin quelques-unes garantissent les accidents causés par des conducteurs sans permis, lorsqu'ils ont pris la direction de la voiture à l'insu de l'assuré et malgré sa défense.

CHAPITRE III

VÉHICULES BÉNÉFICIAINT DE LA GARANTIE

Le bénéfice de l'assurance s'exerce uniquement sur les voitures appartenant à l'assuré, qui doivent être soigneusement désignées dans la police, avec l'indication de leur numéro matricule, de la puissance de leur moteur, du nombre de places et de l'usage auquel elles sont destinées. Cette obligation est imposée à tous les propriétaires d'automobile, aussi bien à ceux qui contractent une police de tierce assurance, qu'à ceux qui signent une police d'assurance directe, car les assureurs ont besoin, pour apprécier l'importance du risque qu'il acceptent de couvrir, de connaître les caractéristiques de la voiture qui fait l'objet de l'assurance.

Mais en outre, il est toujours spécifié dans une clause des Conditions Générales, que l'assuré doit déclarer à sa compagnie toutes les voitures qu'il met en circulation au fur et à mesure des acquisitions nouvelles, et que la prime est due sur tous les véhi-

cules automobiles que le souscripteur fait circuler, ainsi que sur ceux qui seront mis ultérieurement en circulation par lui ou ses successeurs; ce que la compagnie se réserve le droit de vérifier et de faire vérifier à toute époque par des délégués de son choix, et cela à peine de déchéance de la garantie.

Cette clause a été jugée licite et obligatoire à plusieurs reprises par les tribunaux ⁽¹⁾. Les compagnies, en effet, ont intérêt à connaître le nombre exact des voitures de leurs assurés afin d'éviter une fraude possible de la part de certains d'entre eux, qui utiliseraient plusieurs voitures dont une seule aurait été assurée, et au surplus, elles ont le souci légitime d'écarter la concurrence des autres compagnies et de se réserver le monopole des assurances concernant leur assuré. En droit, d'autre part, rien ne s'oppose à ce que les Parties conviennent d'assurer non seulement les risques actuels de l'assuré, mais encore ceux qui se présenteront dans la suite.

Mais pour que cette clause soit indiscutablement valable, il faut qu'elle spécifie par avance, la base sur laquelle devra être calculée la prime applicable aux voitures nouvelles de l'assuré. Or, dans la plupart des polices, il est indiqué que cette prime sera fixée d'après le tarif en vigueur, sans préciser si, par tarif en vigueur, elles entendent le tarif existant au mo-

(1) Tribunal Civil de la Seine, 11 juillet 1912. *R. P. Ass.* 1913, p. 495. — Tribunal de Commerce de Marseille, 13 mars 1922. *R. P. Ass.* 1922, p. 95. — Cour d'Appel de Rouen, 21 juin 1921. *R. P. Ass.* 1921, p. 414.

ment de la conclusion du contrat ou bien le tarif pratiqué à l'époque de la mise en circulation des nouvelles voitures.

Il semble que dans ce cas, il appartienne aux Tribunaux de décider à quel tarif les Parties ont entendu se reporter, c'est ce que certains ont fait, lorsqu'ils ont eu à statuer sur la validité de cette clause. Ainsi le Tribunal de Liège a estimé que les mots « d'après le tarif en vigueur » devaient s'entendre du tarif en vigueur au moment de la conclusion du contrat, car l'expression manquait de précision et devait, dès lors, profiter à l'assuré (1).

Cependant la Cour d'Appel de Caen (2) s'est refusée à donner une interprétation de cette clause, la déclarant nulle en vertu de l'article 1129 du Code Civil, lequel exige que toute obligation ait pour objet une chose déterminée. Or la prime se trouve indéterminée, puisqu'on ignore totalement si le tarif applicable aux nouvelles voitures sera celui du jour de la signature de la police ou bien de celle de l'avenant.

Les compagnies d'assurances doivent donc spécifier nettement dans leur police quel tarif elles entendent appliquer aux voitures nouvelles de leurs assurés, sous peine de voir annuler par les tribunaux la clause aux termes de laquelle elles se réservent le monopole de l'assurance pour toutes les voitures

(1) Tribunal de Paix, Liège, 28 juin 1927. *R. P. A.* 1928, p. 461.
Voir également : Bruxelles, 31 octobre 1911. *R. P. A.* 1912, p. 682.

(2) Cour d'Appel de Caen, 2^e Chambre, 3 février 1926. *R. P. A.* 1926, p. 37.

que leurs assurés pourraient acquérir par la suite.

S'il est indiqué dans la police que c'est le tarif en vigueur lors de la conclusion du contrat qui est applicable à ces voitures, aucune difficulté ne peut s'élever et l'assuré doit se soumettre à l'obligation qu'il a contractée.

Si au contraire, c'est le tarif en vigueur au moment de la mise en circulation des voitures nouvelles que la Compagnie entend appliquer, l'assuré peut-il alors soutenir que la clause est nulle, l'objet du contrat étant indéterminé dans son quantum ?

La question a été soulevée devant la Cour d'Appel de Paris ⁽¹⁾. La clause de la police spécifiait que les voitures nouvelles du souscripteur devaient être assurées à la même compagnie moyennant un supplément de prime calculé d'après le tarif en vigueur à l'époque de leur mise en service, et la Cour de Paris a estimé que le tarif ainsi applicable se trouvait suffisamment déterminé par les termes du contrat.

En effet, les tarifs des compagnies d'assurances ne sont pas établis d'une manière fantaisiste et variable, mais ils sont imprimés et publiés à l'avance. Ils dépendent de certaines circonstances économiques et reflètent donc d'une manière aussi exacte que possible la valeur du risque à un moment donné.

Toutefois, l'arrêt précise que si la compagnie tentait d'imposer à l'assuré un tarif arbitraire et exa-

(1) Cour d'Appel de Paris, 1^{re} Chambre, 30 mai 1930. *R. P. Ass.* 1930, p. 243.

géré, celui-ci aurait le droit de refuser d'assurer ses nouvelles voitures sans encourir la déchéance.

Ainsi, désormais l'assuré ne peut se soustraire à l'obligation d'assurer à sa compagnie les véhicules nouveaux qu'il met en circulation, dès l'instant que le tarif qui doit leur être appliqué est bien spécifié dans son contrat: tarif en vigueur au moment du contrat ou bien tarif en vigueur lors de la mise en service de ces voitures; seulement, dans ce dernier cas, il aura toujours la possibilité de discuter le taux de la prime que la compagnie voudra lui appliquer, s'il a des raisons de le croire arbitraire.

Une solution analogue avait d'ailleurs déjà été admise bien auparavant, par un arrêt de la Cour de Douai ⁽¹⁾, qui avait décidé que « lorsque la clause de police confère à l'assureur le monopole de l'assurance des voitures mises en circulation par l'assuré et lui défend, sous peine de déchéance, de porter une partie de ces risques hors de chez l'assureur, l'assuré qui, voulant mettre en service de nouvelles voitures, s'est adressé d'abord à son assureur et ayant refusé de signer le contrat afférent à ces nouvelles voitures parce que les primes exigées étaient trop élevées, a traité avec un autre assureur, n'encourt pas la déchéance ».

Certaines compagnies avaient ajouté à la clause par laquelle elles se réservaient le monopole de l'assurance de toutes les voitures présentes et futures

(1) Cour de Douai, 15 juillet 1924. R. P. A. 1925, page 66.

de leurs assurés, une mention qui leur donnait la faculté d'accepter ou de refuser l'assurance des nouvelles voitures.

En voici les termes : « L'assuré doit, dans les trois jours, faire la déclaration à la compagnie, qui se réserve le droit d'accepter ou de refuser l'assurance de ces nouvelles voitures, et fixera la nouvelle prime à payer d'après les tarifs en vigueur. »

L'arrêt de la Cour de Caen, déjà cité, a estimé que cette clause contenait une condition purement potestative, laquelle, en vertu de l'article 1174 du Code Civil, devait entraîner la nullité de l'obligation.

Certains auteurs ont critiqué cette solution, soutenant que la condition potestative n'entraîne la nullité de l'obligation en vertu des principes du droit civil, que lorsqu'elle dépend de la volonté de celui qui s'oblige et non pas, comme dans l'hypothèse envisagée, lorsqu'elle dépend de celui envers qui l'obligation est contractée, puisque c'est l'assureur créancier des primes qui s'oblige sous condition potestative.

Ce raisonnement est à notre avis inexact, car ici, on ne se trouve pas en présence d'une obligation simple, mais d'un contrat synallagmatique qui a pour essence une obligation réciproque et corrélative des Parties : l'assureur est bien créancier du paiement des primes ; mais il est en même temps débiteur éventuel d'une indemnité à verser. Il s'oblige donc par son contrat, et cette obligation, pour être valable, ne doit pas se trouver entachée d'une condition purement potestative.

Nous avons vu que la sanction prévue par la police, à l'égard des assurés qui ne remplissent pas l'obligation qui leur est imposée de déclarer leurs nouvelles voitures, est la déchéance de la garantie. La loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance, a-t-elle apporté sur ce point quelque modification?

La déchéance prévue au contrat s'applique sans aucun doute aux assurés qui ont souscrit des polices antérieurement à la loi, jusqu'à l'expiration de la période de dix années en cours, mais pour les autres assurés, les termes de l'article 23 ⁽¹⁾ de la loi ne paraissent pas entraîner leur déchéance, mais seulement les pénalités prévues par cet article, c'est-à-dire, outre le montant de la prime, une indemnité qui ne pourra excéder 50 % de la prime émise: sanction déjà bien suffisante pour que l'assuré ait tout intérêt à faire la déclaration à laquelle il s'est engagé.

— Si nous envisageons l'ensemble des principes tels qu'ils ressortent de la jurisprudence sur cette matière, nous voyons donc qu'ils peuvent se résumer ainsi :

La clause visant la déclaration des voitures nouvelles mises en circulation par l'assuré est licite et

(1) Article 23 de la loi sur le contrat d'assurance du 13 juillet 1930 : « Dans les assurances où la prime est décomptée soit en raison des salaires, soit d'après le nombre des personnes ou des choses faisant l'objet du contrat, il peut être stipulé que pour toute erreur ou omission dans les déclarations servant de base à la fixation de la prime, l'assuré devra payer, outre le montant de la prime, une indemnité qui ne pourra en aucun cas excéder 50, % de la prime émise. »

obligatoire, sous peine de déchéance de la garantie ou d'une indemnité à verser, suivant que le contrat est antérieur ou postérieur à la loi du 13 juillet 1930, et à condition que le tarif applicable à ces voitures soit indiqué en termes suffisamment précis.

Or, l'arrêt de la Cour de Paris qui, sans doute fera jurisprudence, admet que le taux de la prime se trouve déterminé du fait qu'il se réfère au tarif en cours au moment de la circulation des voitures.

L'assuré ne peut donc se soustraire à l'obligation inscrite dans sa police, mais il peut discuter, s'il a quelques raisons de le croire arbitraire, le taux de la prime que la compagnie entend lui appliquer.

Quant à celle-ci, elle ne saurait se réserver la possibilité d'accepter ou de refuser l'assurance de ces nouvelles voitures sans courir le risque de faire annuler la clause entière comme entachée d'une condition purement potestative.

CHAPITRE IV

MONTANT DE LA GARANTIE

C'est l'assuré qui fixe lui-même, dans une des clauses des conditions particulières de sa police, la somme maxima que la compagnie sera éventuellement tenue de verser pour réparer les conséquences de sa responsabilité civile. Il est absolument libre de s'assurer pour tel chiffre qui lui plaît, à partir de 100.000 francs, la prime qu'il aura à verser étant d'autant plus élevée que la garantie donnée par la compagnie sera plus importante.

Cependant l'assuré, dans son propre intérêt, ne doit pas craindre de fixer le montant de cette garantie à un chiffre élevé, s'il veut être couvert intégralement par sa compagnie après un accident, car les tribunaux ont de plus en plus tendance à allouer aux victimes d'accident d'automobile de très fortes indemnités.

On peut relever, dans les jugements prononcés contre les automobilistes, des condamnations se montant à 300.000 francs et plus, certaines s'élèvent même jusqu'à 500.000 francs. Or, dans l'ensemble, les polices d'assurance contre les accidents causés aux tiers con-

tractées auprès des diverses compagnies, prévoient actuellement une garantie qui est en moyenne d'environ 200.000 francs. Ce chiffre, s'il est suffisant dans la plupart des cas, peut aussi, dans de nombreuses hypothèses, être inférieur à l'indemnité fixée par les tribunaux, et l'assuré qui veut être effectivement garanti par sa police doit contracter une assurance d'au-minimum 400.000 francs.

Il y a d'autant plus intérêt, que la prime qu'il doit verser à la compagnie n'augmente pas proportionnellement à la somme garantie.

Si l'on étudie les tarifs appliqués par les différentes compagnies, on voit que les primes ont pour point de départ une garantie minimum de 100.000 francs et qu'elles subissent, pour les garanties plus élevées, la progression suivante :

La prime fixée pour 100.000 est augmentée de 20 % pour une garantie de 150.000 francs.

Pour une garantie de 200.000 francs, elle est augmentée de 33 %; de 50 % pour 300.000 francs; de 75 % pour 500.000 francs et de 100 % pour 1.000.000 de francs.

Etant bien entendu que les autres éléments entrant en ligne de compte pour la fixation de la prime: force de la voiture, usage auquel elle est destinée, etc... demeurent identiques.

Les assureurs, de leur côté, auraient avantage à voir s'élever le chiffre moyen de la garantie, car si chaque assuré individuellement peut envisager le risque d'une très forte indemnité et s'il doit par

prudence se couvrir par une assurance de l'importance que nous avons fixée, il n'en est pas moins vrai que la moyenne des indemnités pour l'ensemble des assurés, demeure inférieure à des chiffres aussi élevés et que les assureurs peuvent retirer, du fait de l'élévation du niveau moyen de la somme assurée pour l'ensemble des souscripteurs, de gros avantages pécuniaires.

La somme ainsi fixée aux conditions particulières de la police est la somme maxima que la compagnie d'assurance puisse être obligée de verser à la suite de chaque accident dont son assuré est reconnu coupable et cela quel que soit le nombre des victimes.

Si donc l'assuré, au cours d'un même accident, occasionne des blessures à plusieurs piétons, il ne sera pas couvert par sa compagnie au delà du maximum fixé pour sa garantie, mais si cet assuré, après avoir renversé un piéton en heurte un autre 100 mètres plus loin sans qu'il n'y ait aucune relation de cause à effet entre ces deux accidents consécutifs, alors même que le maximum de la garantie serait atteint par l'indemnité allouée à la première victime, l'assuré serait encore intégralement garanti pour les réparations dues à la victime de ce second accident dans la limite de la garantie.

Cette dernière remarque méritait d'être signalée, car il est tout à fait exceptionnel qu'un assuré soit couvert par sa compagnie pour deux accidents consécutifs. En effet, lorsqu'un assuré occasionne un premier accident, sa compagnie, usant du droit qu'elle

s'est réservée par une clause de sa police, résilie immédiatement son contrat. Pour que le fait puisse se produire, il faut supposer l'hypothèse que nous venons de mentionner ou bien encore que l'assuré cause un autre accident avant que la résiliation qui doit lui être notifiée par lettre recommandée n'ait produit effet, c'est-à-dire généralement pendant la période de 15 jours ou du mois, suivant les polices, qui suit cette notification.

Il est généralement stipulé dans les polices, que cette somme est un maximum qui ne peut être dépassé et qui comprend tous les frais du procès — frais judiciaires et honoraires de l'avocat.

« La garantie est limitée à la somme fixée par les conditions particulières ci-après et dans laquelle somme sont compris les honoraires et frais de toute nature occasionnés par les instances judiciaires » (article 2, conditions générales).

Il semble bien que, par application de cette clause, l'assureur ne puisse jamais être obligé de déboursier une somme supérieure au maximum convenu dans la police.

Cependant, un arrêt récent a décidé que cette clause était inopposable à la victime qui devait toucher l'intégralité de la somme assurée sans que l'assureur puisse en déduire les frais qu'il a dû exposer⁽¹⁾. Celui-ci peut se retourner contre son assuré pour obtenir le remboursement de ces frais mais, si cet

(1) Cour d'Aix, 25 novembre 1930. R. P. Ass. 1931, page 51.

assuré est insolvable, il sera obligé de supporter une charge supérieure à celle qu'il avait prévue et qui avait servi de base à la fixation de la prime.

Cette décision est donc tout à fait critiquable: elle conduit à accorder à la victime contre l'assureur, une créance plus importante que celle qui appartient à l'assuré lui-même et l'obligation que l'assureur avait contracté et à laquelle il avait fixé une limite intangible peut se trouver dès lors considérablement augmentée.

Certains assureurs insèrent dans leur police une clause particulière modifiant les conditions générales, aux termes de laquelle il est spécifié que les frais judiciaires occasionnés par le règlement des sinistres seront couverts par le contrat en sus du maximum de la garantie.

Mais supposons que l'assuré ait fixé à 200.000 francs le montant de la garantie et qu'il soit condamné à verser à la victime une indemnité de 300.000 francs. S'il est spécifié dans la police que les frais judiciaires sont couverts en plus des 200.000 francs, seront-ils en totalité à la charge de la compagnie, alors que la condamnation dépasse de 100.000 francs la limite prévue pour sa garantie ?

La Cour d'Appel de Paris s'est prononcée en ce sens, elle a jugé qu'il y avait lieu de laisser les frais et honoraires à la charge de la compagnie, bien que les condamnations prononcées contre l'assuré au profit

des tiers dépassent le maximum de la somme garantie par la police ⁽¹⁾.

C'est à la suite de cette décision, que les compagnies d'assurance ont modifié la clause de leur police en y ajoutant la restriction suivante :

« Si les condamnations prononcées à l'occasion d'un sinistre dépassaient le maximum de la garantie, les frais judiciaires et honoraires de l'avocat seront supportés par la compagnie et par l'assuré dans la proportion de leurs parts respectives dans les condamnations ».

Mais la clause qui met à la charge des assureurs les frais judiciaires occasionnés par le règlement des accidents au-dessus du maximum de la garantie, ne se rencontre que très rarement dans les polices; le plus généralement il est bien spécifié que la compagnie limite sa garantie à la somme fixée, quelles que puissent être les conséquences de l'accident, le nombre des victimes et le montant des condamnations prononcées au principal accessoires et frais.

Si l'assuré est condamné à payer à la victime, outre l'indemnité fixée, des intérêts compensatoires, il se trouve encore couvert par sa compagnie, car les intérêts compensatoires font partie intégrante des dommages-intérêts que la compagnie s'est engagée à garantir, à condition toutefois qu'ils ne soient pas supérieurs au chiffre de la garantie telle qu'il a été fixé dans la police. Il n'en serait autrement qu'au cas

(1) Cour d'Appel de Paris, 25 février 1922. *R. P. A.* 1922, p. 295.

où, par sa faute, la compagnie aurait retardé la procédure et provoqué ainsi l'accumulation des dommages-intérêts (1).

Enfin, l'amende, qui est une pénalité, ne sera jamais à la charge des assureurs.

Il n'y a qu'une seule série d'hypothèses dans lesquelles la garantie de l'assureur s'exercera sans limitation prévue à l'avance dans la police, c'est lorsque la victime est un accidenté du travail bénéficiant de la loi du 9 avril 1898.

Ce cas est prévu dans toutes les polices.

« Quand le sinistre donnera lieu au profit de la victime ou de ses représentants, à l'allocation des indemnités mises à la charge des chefs d'entreprise assujettis à la loi du 9 avril 1898 et celles successives qui l'ont modifiée à ce jour, la Compagnie garantira, sans aucune limitation de chiffre, tout recours exercé contre l'assuré ou le conducteur pour le remboursement des dites indemnités ».

Dans cette hypothèse spéciale, la compagnie ne fixe pas un maximum pour sa garantie, mais cette garantie se trouve limitée en fait par les dispositions même de la loi du 9 avril 1898, qui n'accorde aux victimes d'accidents du travail qu'une indemnité forfaitaire toujours inférieure à celle qui correspondrait normalement au préjudice pécuniaire résultant de la mort ou des blessures de l'accidenté. Le patron

(1) Cour de Douai, 7 juin 1928. *R. P. Ass.* 1929, page 45. — Cour d'Agen, 11 juin 1929. *R. P. Ass.* 1929, page 338.

n'étant pas responsable de la totalité du dommage supporté par la victime et l'indemnité qu'il paye ne représentant jamais qu'une partie du préjudice subi, les compagnies n'ont pas à craindre d'être obligées de verser des indemnités excessives.

Certains assureurs étrangers, les compagnies anglaises notamment, à la différence de ce qui se pratique en France, acceptent de couvrir leurs assurés par une garantie dont le maximum n'est pas fixé à l'avance mais qui dépend uniquement de l'indemnité allouée par les tribunaux.

Cette garantie sans limitation de somme est de nature à donner aux assurés pleine satisfaction, puisqu'ils ont ainsi la certitude d'être couverts intégralement, quelle que soit l'importance des dommages-intérêts qu'ils sont condamnés à payer. La prime due sera, dans cette hypothèse, évidemment très élevée (environ le double de celle que l'assuré devrait normalement verser pour une garantie de 500.000 francs) car le risque pris en charge par l'assureur est considérable en raison de la sévérité dont les tribunaux font preuve aujourd'hui à l'égard de l'appréciation du dommage, surtout en cas de blessures ou d'accident mortel, et de la tendance qu'ils ont à étendre de plus en plus la notion de préjudice, lequel d'abord limité au préjudice matériel, comprend également maintenant le préjudice moral et le préjudice indirect.

On a contesté la validité de cette clause, en soutenant que l'obligation de l'assureur n'avait pas ici

un objet certain et par suite était nulle, mais on sait que l'article 1129 du Code Civil n'exige pas qu'une obligation pour être valable, ait pour objet une chose déterminée quant à sa quotité, du moment que cette quotité peut être par la suite facilement déterminable et que la chose est déterminée quant à son espèce.

Or l'obligation contractée par l'assureur de garantir sans limite l'assuré contre les conséquences de sa responsabilité a pour objet une chose déterminée quant à son espèce, puisqu'il s'agit d'une somme d'argent et dont la quotité est déterminable, puisqu'elle est égale au montant des réparations dûes par l'assuré aux tiers lésés ⁽¹⁾.

Il ne semble donc pas que l'on puisse, au point de vue juridique, contester la validité de cette clause et il serait à souhaiter qu'elle soit adoptée par les compagnies françaises, puisqu'elle assure aux victimes le paiement intégral des indemnités qui leur sont dues.

(1) Voir à ce sujet l'article de M. Saintelette dans le *Bulletin des Assurances* n° 1-2, année 1931.

DEUXIÈME PARTIE

LA POLICE DE TIERCE ASSURANCE

(Dégâts survenus aux véhicules de l'assuré)

CHAPITRE PREMIER

RISQUES GARANTIS

Les propriétaires d'automobiles, désireux de se prémunir contre le risque de dégâts matériels pouvant survenir à leur voiture automobile, doivent contracter une police dite de « tierce assurance ». C'est une assurance de dommage, l'assureur doit indemniser son assuré à la suite de tout accident supporté par sa voiture que celui en soit ou non responsable.

Mais si l'assureur peut établir que l'accident est imputable à la faute d'un tiers, il peut se retourner

contre ce tiers afin de se faire rembourser l'indemnité qu'il a versée à son assuré.

L'exercice de ce recours est stipulé dans toutes les polices et a d'ailleurs été prévu par la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance, dans son article 36 ⁽¹⁾.

Les compagnies d'assurance ont établi pour cette catégorie de risque trois types de police: la police de contre assurance simple; la police de contre assurance étendue et enfin, la police de tierce assurance proprement dite.

La police de « contre-assurance simple » garantit l'assuré contre les dégâts que sa voiture peut supporter à la suite d'une collision imputable à la faute d'un tiers. Son but est de préserver l'assuré contre l'insolvabilité du tiers responsable, qui pourrait ne pas être assuré contre les accidents causés aux tiers ou qui, de mauvaise foi, tenterait de se dérober aux poursuites de son créancier. Sa portée est, comme on le voit, très restreinte et elle présente un inconvénient pour les assurés, c'est qu'elle met à leur charge la preuve de la faute du tiers, aussi est-elle très peu usitée en pratique.

Plus large est la portée de la police « contre-assurance étendue » puisqu'elle garantit l'assuré contre les

(1) Article 36, loi du 13 juillet 1930 : « L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui, par leur fait ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur. »

dégâts matériels pouvant survenir à sa voiture à la suite d'une collision avec un autre véhicule ou un attelage sans distinguer suivant que celle-ci est imputable à la faute du tiers ou à celle de l'assuré.

Mais pour que la garantie de l'assureur s'exerce, il faut que la voiture ait été détériorée à la suite d'une collision avec un autre véhicule, ce qui exclut toute une série d'hypothèses fréquentes : heurt de la voiture contre un arbre, un mur, un pylone électrique, versement, tête à queue, suivi de heurt à la suite d'un dérapage, ou de l'éclatement d'un pneu.

Aussi, en pratique, utilise-t-on à peu près exclusivement la police de tierce assurance proprement dite, qui confère aux assurés une garantie beaucoup plus étendue.

Elle peut, de même que la police contre les accidents causés au tiers, faire l'objet d'une police distincte ou être contenue dans une police tous risques.

Les Compagnies d'assurance visent expressément trois types d'accidents dont elles acceptent, par cette police, de garantir les conséquences dommageables, ce sont :

La collision avec un autre véhicule (hypothèse couverte par la police « contre assurance étendue ») ;

Le choc contre un corps quelconque ;

Le versement sans collision préalable soit après un dérapage ou un coup de frein (hypothèses qui se trouvent en dehors de la garantie de la police contre assurance étendue).

Ainsi en principe et sous réserves de certaines

restrictions que nous aurons à préciser, l'assuré se trouve couvert par la police « tierce assurance », pour tous les dégâts pouvant survenir à sa voiture à la suite des circonstances que nous venons d'indiquer.

De cette énumération limitative donnée dans la police se trouve implicitement exclue une hypothèse de dommage assez fréquent en pratique : la rupture d'une pièce à la suite d'un coup de frein brusque. Le bris d'un organe de la voiture survenu dans cette circonstance ne peut être considéré comme la conséquence d'aucun des trois types d'accidents prévus dans la police puisqu'il ne résulte ni d'une collision avec un autre véhicule, ni d'un choc contre un corps, ni du versement de la voiture, mais seulement d'un freinage effectué trop brutalement; la Compagnie d'assurance n'est donc pas tenue de rembourser à son assuré le prix versé pour le remplacement de la pièce cassée.

Quelques Compagnies le spécifient formellement dans leur police de façon à mettre fin à certaines difficultés qui se présentaient fréquemment avec leurs assurés à la suite d'un accident de ce genre pour lequel ceux-ci estimaient être garantis.

Bien qu'il ressorte du libellé des polices que la garantie de la Compagnie comme nous l'avons montré, ne s'étende pas à cette hypothèse, le point de vue des assurés pouvait se soutenir en raison des circonstances particulières dans lesquelles à plusieurs reprises un semblable accident s'était produit.

Un conducteur d'automobile surpris par un piéton et voulant l'éviter freine si brutalement qu'il occa-

sionne la rupture d'une pièce de son pont arrière, cet automobiliste est assuré « tous risques », c'est-à-dire que par l'effet d'une police unique et moyennant le paiement d'une seule prime il se trouve garanti d'une part contre les dommages matériels pouvant survenir à sa voiture et d'autre part contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il peut encourir à la suite d'accidents causés aux tiers.

Il exige donc que la Compagnie lui rembourse le prix de la pièce qu'il a dû faire remplacer, soutenant que s'il a donné un coup de frein d'une violence telle qu'il a occasionné la rupture d'une pièce de sa voiture, c'est uniquement pour éviter un accident avec le piéton, accident qui, s'il s'était produit, eut obligé la Compagnie à verser à la victime une indemnité peut-être considérable. Par conséquent il est équitable que la Compagnie lui rembourse le prix de la pièce cassée, dépense pour elle insignifiante par rapport à celle qu'elle aurait sans doute dû effectuer pour indemniser la victime si le frein n'avait pas été actionné avec autant de force.

Mais les Compagnies d'assurance se sont refusées à admettre cette thèse qui fut soutenue à plusieurs reprises par leurs assurés. Elles ont établi en se basant sur des rapports dressés par des techniciens qu'un coup de frein, aussi violent soit-il, ne peut par lui-même occasionner la rupture d'une pièce que si celle-ci présente un jeu anormal provenant d'une certaine usure. En effet, la résistance des pièces est calculée de façon à être supérieure à l'effort produit

par l'adhérence des roues sur le sol lorsque celles-ci sont soudainement bloquées par suite d'un brusque coup de frein. Or, toutes les Compagnies insèrent dans leur police une clause par laquelle elles excluent de leur garantie les dégâts survenus aux véhicules à la suite d'accidents dus au mauvais entretien, à l'usure, vétusté ou à un vice de construction des organes.

L'application de cette clause leur a permis de repousser les prétentions de leurs assurés puisqu'elles ont pu établir que la cassure de la pièce n'avait pas été occasionnée uniquement par le coup de frein, mais par cette circonstance que le coup de frein s'étant exercé sur des pièces qui présentaient une légère usure, le jeu anormal avait permis leur mise hors de service; et que d'autre part il est spécifié, dans la police, que la garantie ne s'étend pas aux dommages survenus aux véhicules par suite de l'usure des organes.

Il y a une autre hypothèse de dommage qui se trouve également exclu de la garantie des assureurs parce qu'il ne peut être considéré comme un accident au sens précis que les Compagnies ont donné à ce mot dans la rédaction de leur police — c'est l'éclatement du moteur par la congélation de l'eau contenue dans les cylindres, ce risque qui n'est garanti par aucune Compagnie d'assurances, se présente encore assez fréquemment pendant la période des grands froids et il a donné lieu à bien des contestations.

Les polices d'assurance sont muettes à ce sujet et le bénéficiaire d'une police « tous risques » quand

pareil dommage survient à sa voiture se croit en droit de demander à sa Compagnie le remboursement de la dépense qu'il a dû effectuer pour la remise en état de son moteur, dépense généralement très élevée puisqu'on est obligé de procéder au remplacement du groupe cylindres éclaté.

Les Compagnies soutiennent à bon droit à notre avis qu'en l'espèce il ne s'agit pas d'un « accident » tel qu'il est désigné par les termes de la police, c'est-à-dire provoqué par le contact de la voiture avec un autre véhicule ou un corps quelconque, ou par son versement sans qu'il y ait eu collision, mais bien de la mise hors de service d'un organe, par suite d'une négligence; et cependant de nombreux assurés qui ont souscrit une police dite « tous risques », ayant négligé d'en lire attentivement le texte, se croient de bonne foi garantis contre cet accident qui a mis hors d'usage le véhicule qu'ils avaient pris soin d'assurer contre les accidents qui pouvaient lui être occasionnés.

D'ailleurs, il ne faut pas croire que tout accident, du seul fait qu'il répond à la définition que les Compagnies d'assurance ont donné de ce mot, se trouve nécessairement garanti. Les polices qui couvrent les dégâts survenus au véhicule de l'assuré contiennent en effet, à la différence des polices contre les accidents causés aux tiers, de nombreuses exclusions.

Une première exclusion très importante est celle qui vise les accidents dus au mauvais entretien, à l'usure ou à un vice de construction des organes de

la voiture. La clause qui la contient se trouve insérée dans toutes les polices de tierce assurance, aussi bien dans celles qui sont contenues dans une police « tous risques » que dans celles qui font l'objet d'une police spéciale, et les tribunaux ont estimé qu'elle était parfaitement valable, car il est bien certain qu'on ne peut refuser aux Compagnies le droit d'exclure de leur garantie les risques qui leur semblent d'une trop grande gravité pour être assurables.

A notre connaissance il n'y a eu que deux jugements rendus sur cette question. Dans une première espèce il s'agissait d'un accident causé par la perte de la goupille d'une roue avant du véhicule. Le Tribunal de Commerce de Marseille a jugé que cet accident ne pouvait être que le résultat d'un mauvais entretien de la voiture et que par conséquent les dégâts matériels que la voiture avait dû supporter à la suite de cet accident n'étaient pas garantis par la Compagnie d'assurance ⁽¹⁾.

Mais le Tribunal civil de la Seine s'est montré beaucoup moins affirmatif quant à la portée, qu'il convient de donner selon lui à cette clause d'exclusion ⁽²⁾.

Dans l'espèce qui lui était soumise l'assuré avait contracté une police « tous risques » contenant la dite clause. Or, sa voiture automobile, par suite de la rupture du levier de la bielle de commande de

(1) Tribunal de Commerce de Marseille, 13 février 1923. *R. P. Ass.* 1923, p. 160.

(2) Tribunal Civil de la Seine, 12 décembre 1922. *Gazette du Palais* 1923, 1, 221.

direction, avait été se jeter contre un arbre et les réparations qu'il avait dû faire effectuer sur cette voiture pour la remettre en état atteignaient un prix très élevé dont il réclamait le remboursement à sa Compagnie d'assurance.

Mais il résultait des constatations faites par expert que la rupture de la bielle provenait d'un défaut de fabrication dû à la trempe de cette pièce ou à son usinage, et la Compagnie, s'appuyant sur la clause de sa police dans laquelle il est formellement spécifié que les accidents dus à un vice de construction des organes de la voiture, ne sont pas garantis, se refusait à régler la facture des réparations.

La décision rendue par le Tribunal de la Seine était pour le moins inattendue; celui-ci a estimé, en effet, que la clause qui exclut des risques garantis les dégâts provenant du mauvais entretien, de l'usure ou d'un vice de construction, ne vise que les accidents pouvant survenir aux organes de la voiture par l'effet direct des causes ainsi prévues, mais que les collisions, chocs ou versements qui en résultent indirectement, doivent être couverts par le contrat d'assurance.

Ainsi les juges, pour interpréter cette clause, ont fait une distinction essentielle entre : d'une part, les dégâts occasionnés aux pièces de la voiture reconnues défectueuses — et d'autre part, les dégâts occasionnés à la voiture elle-même et qui sont la conséquence de cette défectuosité, les premiers seuls doivent être exclus de la garantie, les autres au con-

traire sont couverts par la police d'assurance. Ainsi, dans l'espèce que nous avons rapportée, la Compagnie d'assurance a été condamnée à payer à l'assuré la totalité des réparations que celui-ci avait dû faire effectuer sur sa voiture à l'exception du remplacement de la pièce cassée.

La décision du Tribunal est basée sur cette considération que le dommage indirect n'est pas dû uniquement à la rupture de la pièce défectueuse à la supposer établie, mais aussi au concours de circonstances extérieures à l'organe incriminé, en l'espèce la présence d'un arbre sur la trajectoire de la voiture, circonstance que la police avait pour objet de couvrir.

Et cependant si l'on s'en tient aux termes mêmes de la police il semble bien que la Compagnie ait entendu exclure formellement de sa garantie les dégâts provenant du mauvais entretien, usure, vice de construction de la voiture sans faire aucune distinction entre les dégâts survenus directement aux organes et les dégâts pouvant survenir indirectement à la voiture par suite de la rupture des dits organes.

L'interprétation donnée par le Tribunal de la Seine a été confirmée par un arrêt de la 5^e Chambre de la Cour d'Appel en date du 7 juin 1926, mais à notre avis elle est inexacte et doit être critiquée, car elle va à l'encontre d'un principe essentiel en matière d'assurance, à savoir que les juges, lorsque les termes du contrat sont clairs et précis, ne doivent pas dénaturer les obligations qui en résultent, ni modifier les

stipulations qu'il renferme : et que l'assureur ne saurait être tenu d'autres risques que ceux qu'il s'est engagé à garantir.

La seule considération qui puisse expliquer cette décision du Tribunal civil de la Seine et celle de la Cour d'Appel de Paris qui l'a confirmée est la suivante : les juges ont dû être assez effrayés de la portée que les Compagnies d'assurance seraient tentées en pratique d'attribuer à cette clause d'exclusion insérée dans leurs polices et aux nombreux accidents qu'elles pourraient de ce fait refuser de régler, ils ont sans doute pensé que celles-ci auraient toujours la possibilité de soutenir que la rupture d'une pièce est imputable à un vice de construction, puisque cette pièce n'a pas résisté à la violence d'un choc et que tout accident quel qu'il soit est en liaison avec l'usure de la voiture et tombe ainsi sous le coup de la clause d'exclusion.

Mais les juges semblent avoir été encore plus loin. Non seulement, comme nous l'avons indiqué, ils ont donné à cette clause une portée infiniment restreinte, mais au surplus ils semblent vouloir ne l'appliquer, selon les propres termes de l'arrêt, qu'« aux voitures grossièrement construites, non examinées, circulant sans garantie à leurs risques et périls et non aux voitures neuves construites selon les règles de l'art ».

En toute bonne foi on peut se demander à quelles catégories de voitures les juges ont ici voulu faire allusion, puisqu'il n'est aucun véhicule en France qui

soit admis à circuler sans avoir été au préalable soumis au service du contrôle des Mines.

Admettre une telle solution aboutirait donc en fait à retirer tout effet à la clause d'exclusion prévue dans les polices.

— Une autre clause d'exclusion également importante est celle qui concerne les dégâts que la voiture peut supporter à la suite d'incendie, d'explosion, ou jets de flamme, qu'ils soient la cause primordiale ou la conséquence de l'accident. Si donc nous supposons que sa voiture se renverse et commence à prendre feu, l'assuré n'est pas garanti contre les dégâts matériels qu'elle pourra subir de ce fait.

Mais cette clause d'exclusion ne joue que si l'assuré a contracté simplement une police de « tierce assurance » et non s'il a signé une police « tous risques », car cette dernière police dans son titre III garantit à l'assuré le remboursement des dommages causés par l'incendie ou l'explosion à sa voiture automobile.

Nous allons rencontrer encore de nombreuses hypothèses d'accidents qui se trouvent exclus de la garantie des Compagnies d'assurance et ce, alors même que la police de tierce assurance est contenue dans une police « tous risques ».

Il en est ainsi des dégâts matériels survenus à la voiture de l'assuré par suite du dénivellement ou du mauvais état du sol : dégradations des roues, bris des lames de ressort, organes de commande de direction faussés; des accidents supportés par le chargement

défectueux des véhicules, de la perte et de la détérioration des objets transportés.

Les dommages pouvant survenir aux pneumatiques de la voiture ne sont, eux non plus, assurés par aucune Compagnie française. Seules certaines Compagnies anglaises les comprennent dans leur garantie jusqu'à concurrence de 25 % de leur valeur à condition que la voiture soit elle-même endommagée au moment de l'accident. Cette restriction s'explique par la fréquence de cette sorte de dommage et par la difficulté de pouvoir les attribuer soit à l'usure même des pneumatiques, soit à leur contact avec un corps étranger.

Longtemps on dut couvrir par une clause spéciale les phares et lanternes de la voiture, mais maintenant ils sont compris dans le corps de la voiture et donnent droit à une indemnité en cas de destruction totale ou partielle de celle-ci. Les quelques Compagnies qui les excluent dans leurs conditions générales, acceptent généralement de les assurer par une clause aux conditions particulières, moyennant une très légère surprime.

Sont encore exclus par un paragraphe spécial les accidents survenus dans les concours, courses, matches de vitesse auxquels la jurisprudence assimile les essais préparatoires à ces épreuves⁽¹⁾. Dans ces hypothèses il y a un risque anormal différent du simple risque de circulation, puisque l'on se propose

(1) Cour d'Appel de Paris, 14 octobre 1910. D. P. 1911, 2, 7.

précisément de développer le plus de vitesse possible, et par conséquent de donner au risque d'accident son maximum d'étendue et de probabilité, et on comprend très bien que les Compagnies d'assurance refusent de les prendre à leur charge ou ne les prennent que moyennant une forte surprime. Le Tribunal de la Seine a même jugé que tombait sous le coup de cette clause l'accident survenu au cours d'une expérience entreprise en vue d'essayer la résistance des pneumatiques à une allure de 120 kilomètres à l'heure ⁽¹⁾.

De plus, il est presque toujours spécifié que sont exclus de la garantie les sinistres survenus au cours de tremblement de terre, éruption volcanique, inondations, insurrection, émeute, guerre civile ou étrangère, ou ceux qui se produisent dans les pays étrangers non limitrophes de la France ⁽²⁾.

Ces dernières catégories d'accidents sont d'ailleurs également exclus, nous l'avons vu, par la police contre les accidents causés aux tiers.

Enfin la garantie de la Compagnie portant uniquement sur le montant des réparations effectuées à la voiture de l'assuré, celui-ci ne peut se faire rembourser par sa Compagnie le montant du préjudice qu'il

(1) Tribunal de la Seine, 13 décembre 1921. *Moniteur des Assurances* 1922, page 202.

(2) Certaines de ces exclusions ont été prévues par la loi du 13 juillet 1930, article 34 : « L'assureur ne répond pas, sauf convention contraire, des pertes et dommages occasionnés soit par la guerre étrangère, soit par la guerre civile, soit par des émeutes ou par des mouvements populaires. »

a pu supporter pour la privation de jouissance de sa voiture, non plus que les frais de transport et de garage que l'accident aurait pu nécessiter. Mais il est presque toujours spécifié dans une clause spéciale, qu'en cas de réparation de sa voiture, l'assuré aura la faculté de se servir d'une voiture prise en location en prévenant la Compagnie et à condition que la force de cette voiture ne soit pas supérieure à celle de la voiture assurée. D'ailleurs, s'il contrevient à cette dernière stipulation, la Cour de Paris ⁽¹⁾ a jugé qu'il n'était pas déchu du bénéfice de l'assurance, mais qu'il ne devait toucher de sa Compagnie qu'une indemnité proportionnelle (il est vrai qu'en l'espèce il n'y avait qu'une différence d'un cheval-vapeur entre la voiture assurée et la voiture de remplacement).

— Ainsi il ressort de l'étude détaillée de la police tierce assurance que celle-ci contient de nombreuses clauses d'exclusion dont quelques-unes sont en pratique d'une grande importance; et c'est pourquoi les assurés doivent lire très attentivement le texte de leur police pour connaître exactement la garantie qu'elle leur confère et ne pas s'exposer à se voir refuser par leur Compagnie d'assurance le remboursement des réparations qu'ils auront dû faire effectuer sur leur voiture pour la remettre en état après un accident.

(1) Cour de Paris, 2 mars 1923. *Gazette des Tribunaux*, 14 mai 1923.

Or, c'est une déception que les assurés éprouvent quelquefois, spécialement les assurés « tous risques », qui se croient généralement garantis intégralement par le fait qu'ils ont signé une telle police, alors que les exclusions contenues dans la police « tierce assurance » se retrouvent également dans la police « tous risques » comme nous l'avons déjà indiqué.

On peut se demander pourquoi la police « tierce assurance » contient ces nombreuses exclusions qui ne sont pas prévues, à l'exception de deux d'entre elles, par la police d'assurance directe. C'est que le risque que les Compagnies d'assurance acceptent de couvrir par la police tierce assurance, bien que portant sur des sommes beaucoup moins élevées, est en fait plus important, puisque par cette police, elles s'engagent à couvrir tous les accidents supportés par la voiture de l'assuré dans tous les cas, que l'assuré soit ou non responsable de l'accident, alors que par la police d'assurance directe, la garantie des Compagnies ne s'exerce que si leur assuré est reconnu responsable.

Bien souvent il est vrai dans l'hypothèse de la police tierce assurance, si l'assuré n'est pas responsable de l'accident, la Compagnie aura la possibilité d'exercer utilement un recours contre le tiers responsable mais ce recours peut quelquefois être en pratique illusoire.

D'ailleurs les assurés ont eux-mêmes plus d'intérêts à être garantis contre les accidents causés aux tiers dans toutes les circonstances et quelle qu'en

soit leur cause, que contre les accidents occasionnés à leur véhicule.

Car, supposons en effet que leur voiture ait été endommagée au cours d'un accident et que cet accident tombe sous le coup d'une clause d'exclusion, ils n'auront jamais à verser de leurs propres deniers à supposer, ce qui est très rare, que leur voiture soit entièrement détruite, que la somme nécessaire au remplacement de leur voiture alors que, si au cours de cet accident, ils occasionnent la mort d'un tiers, ils pourront être condamnés à verser une indemnité pouvant facilement atteindre 400 ou même 500.000 francs.

CHAPITRE II

PERSONNES BÉNÉFICIAIRE DE LA GARANTIE

CHAPITRE III

VÉHICULES FAISANT L'OBJET DE LA GARANTIE

La garantie de l'assureur n'est acquise à l'assuré que si le conducteur de sa voiture est titulaire, au jour de l'accident, d'un permis de conduire régulier. Cette condition, absolument indispensable, est précisée dans toutes les polices de tierce assurance.

Il est également stipulé dans ces polices que les seuls véhicules faisant l'objet de l'assurance sont ceux qui appartiennent à l'assuré et qui doivent être soigneusement identifiés dans la police avec l'indi-

cation de leur numéro d'immatriculation et de leurs principales caractéristiques.

Nous avons déjà commenté ces deux clauses en étudiant la police « d'assurance directe », nous renvoyons donc pour les détails aux développements que nous y avons consacrés alors, ces questions se présentant d'une façon identique pour la police d'« assurance directe » et pour la police de « tierce assurance ».

CHAPITRE IV

MONTANT DE LA GARANTIE

En matière de tierce assurance, à la différence de ce que nous avons indiqué au sujet des assurances contre les accidents causés au tiers, l'assuré n'est pas libre de fixer à sa guise le maximum de l'indemnité que l'assureur devra verser lorsque sa voiture aura été endommagée à la suite d'un accident.

Cette indemnité ne peut être évaluée à l'avance, car elle est fonction de la valeur de la voiture au moment de l'accident. Si la voiture est entièrement détruite, l'indemnité doit être obligatoirement égale à la valeur de cette voiture et si elle peut être réparée, l'indemnité ne peut être supérieure au montant des réparations nécessitées par sa remise en état qui, elles-mêmes ne doivent pas dépasser la valeur de la dite voiture; si l'on examine les conditions générales des polices « tierce assurance », on voit en effet qu'elles contiennent toutes la clause suivante : « La garantie de la Compagnie est limitée à l'évaluation fixée pour chaque voiture aux conditions particulières, sans que l'indemnité ne puisse jamais être

supérieure à la valeur vénale de la voiture ou de la partie endommagée au jour du sinistre » (article 2 des conditions générales).

C'est une application de ce principe fondamental que le contrat d'assurance est un contrat d'indemnité qui, par conséquent, ne doit pas permettre à l'assuré de réaliser un bénéfice quelconque.

Ainsi l'assuré lors de la signature du contrat fixe dans sa police une certaine évaluation de la voiture qui doit correspondre à sa valeur actuelle et qui sert à fixer le taux de prime qu'il doit verser.

Mais cette évaluation ne détermine en aucune façon l'indemnité due par l'assureur, laquelle est uniquement basée sur la valeur vénale de la voiture au moment de l'accident.

Ce principe est d'ailleurs énoncé formellement par l'article 28 de la loi sur le contrat d'assurance, qui lui a donné un caractère impératif.

« L'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre ».

L'assuré n'a donc aucun intérêt à majorer le prix de la voiture indiqué dans la police, puisque si elle est détruite, ce n'est pas le prix ainsi fixé à l'époque du contrat qui lui sera versé, mais une somme toujours inférieure en raison de la dépréciation importante et rapide que subissent les voitures automobiles.

Donc, pour que la somme versée par l'assureur fut égale à la valeur de la voiture telle qu'elle a été fixée à l'époque de la signature du contrat, il faudrait

supposer que cette voiture ait été détruite très peu de temps après sa mise en circulation, ou bien que les véhicules automobiles, loin de diminuer de valeur, acquièrent au contraire une valeur supérieure au prix qu'ils ont été payés à l'état neuf.

Le cas s'est présenté après la guerre à une époque où la rareté des voitures a fait que les voitures d'occasion coûtaient plus cher qu'elles avaient coûté neuves; le cas s'est encore produit lors de la baisse du franc, alors que les véhicules ne subissaient pour ainsi dire plus de dépréciation par suite de la diminution de pouvoir d'achat du franc français.

Mais maintenant d'ailleurs, la plupart des Compagnies d'assurance spécifient dans leurs polices plus récentes que la valeur de la voiture assurée qui doit être fixée dans la police doit être égale non pas à la valeur vénale de cette voiture au jour de la signature du contrat, mais au prix de la voiture neuve indiqué au catalogue du constructeur.

Ainsi que sa voiture soit neuve, venant de sortir de l'usine, ou qu'elle ait déjà circulé depuis plusieurs années, l'assuré devra dans tous les cas payer des primes basées sur la valeur de la voiture neuve, d'après les tarifs du constructeur, et de ce fait l'assureur ne versera jamais au propriétaire de la voiture une somme égale à la valeur assurée puisque cette voiture, du seul fait qu'elle est sortie de l'usine et qu'elle a été mise en circulation, a déjà perdu environ 20 % de sa valeur.

Cette clause a soulevé de vives protestations de

la part des assurés. Ceux-ci ont estimé qu'il était abusif qu'ils soient tenus de continuer à acquitter des primes élevées puisqu'elles sont basées sur le prix de la voiture à l'état neuf, alors que si cette voiture est détruite, l'indemnité versée par les assureurs sera réduite proportionnellement à la dépréciation subie par la dite voiture. Ils ont donc soutenu que les primes devaient être réduites à mesure que leur voiture se dépréciait et par une décision datant de quelques années déjà, le Tribunal de Marseille s'est rangé à cette opinion ⁽¹⁾.

Cependant les assureurs, pour justifier l'obligation ainsi imposée à leurs assurés ont fait valoir des arguments fort justes. Ils ont montré que les accidents à la suite desquels les voitures sont complètement détruites et irréparables sont en fait extrêmement rares, dans la majorité des cas les dommages ne sont que partiels et la voiture peut être réparée.

Or, pour une voiture d'une marque et d'un type donné, le coût des réparations reste sensiblement le même quelle que soit sa date de sortie de l'usine, car le prix des pièces de rechange varie peu d'un modèle récent à un modèle plus ancien.

Qu'il s'agisse de changer une aile, de remplacer un essieu ou une fusée, la dépréciation d'une voiture sera sans conséquence à cet égard, le coût de la main-d'œuvre et même celui de l'organe à remplacer restant sensiblement identique.

(1) Tribunal de Commerce de Marseille, 21 février 1923. *R. P. A.* 1923, page 236.

Bien plus, pour une voiture d'un type déjà ancien on se trouve quelquefois en présence d'une difficulté particulière; le manque de pièces de rechange, ce qui peut occasionner des frais supplémentaires d'usinage de pièces qui doivent être faites par unité.

Enfin les risques d'accidents sont plus probables avec des voitures déjà usagées dont les organes sont moins perfectionnés et peuvent présenter quant à leur fonctionnement, les organes de freinage et de commande de direction notamment, certaines déficiences, d'autant que leurs propriétaires en les conduisant sont loin d'apporter la même prudence et le même soin que lorsque ces voitures étaient à l'état de neuf.

On voit donc que pour les assureurs le risque n'est pas moindre avec une vieille voiture qu'avec une voiture neuve, au contraire: ils sont donc fondés à appliquer à leurs assurés un taux de prime basé sur la valeur de la voiture à l'état de neuf, alors même que celle-ci a subi une forte dépréciation — et ceci a été fort bien compris par la Cour d'Appel de Nancy (1) qui a tenu compte de toutes ces considérations et décidé que « lorsqu'il est stipulé dans une police que l'assuré doit indiquer non pas la valeur vénale de sa voiture au jour de l'assurance, mais le prix de la voiture neuve d'après le catalogue du constructeur et que ce prix sert de base au calcul de la prime,

(1) Arrêt Cour d'Appel de Nancy, 24 janvier 1930. R. P. A. 1930, page 214.

l'assuré ne saurait exiger une diminution de la prime sous prétexte que la voiture a diminué de valeur ».

A l'encontre de cette solution ainsi admise, certains assurés invoquent peut-être l'article 20 de la loi du 13 juillet 1930 ainsi conçu : « Si pour la fixation de la prime il a été tenu compte de circonstances spéciales mentionnées dans la police aggravant les risques et si ces circonstances viennent à disparaître au cours de l'assurance, l'assuré a le droit nonobstant toute convention contraire, de résilier le contrat sans indemnité, si l'assureur ne consent pas la diminution de prime correspondante, d'après le tarif applicable lors de la souscription du contrat ».

Mais les termes mêmes de cet article indiquent qu'il ne se rapporte pas au cas que nous avons envisagé.

La loi a prévu une modification du risque par disparition des circonstances qui avaient motivé le taux de prime ordinaire; il ne s'agit point de la diminution progressive de la valeur vénale de l'objet assuré, diminution qui laisse subsister le risque de l'assureur.

Donc l'assuré doit déclarer dans sa police soit la valeur actuelle de sa voiture, soit la valeur fixée au catalogue de son constructeur suivant les prescriptions contenues dans son contrat. Mais qu'arriverait-il au cas où cet assuré fournirait une évaluation de la voiture inférieure à celle qui lui est ainsi prescrite, dans le but d'acquitter des primes moins élevées?

Cette hypothèse a été prévue dans un article des

conditions générales qui stipule que l'assuré dans ce cas devra supporter une part proportionnelle du dommage.

On lui fait donc application de la règle proportionnelle, règle essentielle et de portée très générale en matière d'assurance et que la loi du 13 juillet 1930 a prévu dans son article 31 en ces termes :

« S'il résulte des estimations, que la valeur de la chose assurée excède au jour du sinistre la somme garantie, l'assuré est considéré comme restant son propre assureur pour l'excédent et supporte en conséquence une part proportionnelle du dommage, sauf convention contraire ».

Ainsi lorsqu'il y a sous-assurance, c'est-à-dire assurance pour une somme inférieure à la valeur réelle des objets assurés, l'assureur ne répond du dommage que dans la proportion de la somme assurée par rapport à la somme assurable.

Supposons qu'un propriétaire d'automobile possède une voiture d'une valeur de 60.000 francs au jour du contrat et que, dans sa police, il l'estime à 30.000 francs, si à la suite d'un accident, les réparations effectuées sur cette voiture s'élèvent à 10.000 francs, l'assureur ne lui remboursera pas la totalité de cette somme mais seulement la moitié — et ceci est très équitable, car la prime versée par l'assuré est proportionnelle au risque couru par l'assureur, il serait donc injuste que l'assuré qui a payé une prime inférieure à celle qu'il aurait dû payer soit indemnisé intégralement.

Il faut noter cependant que cette règle n'a pas un caractère impératif et qu'elle peut être écartée conventionnellement par les Parties, ce qui est très rare en pratique. En effet les tarifs appliqués par les assureurs sont établis en tenant compte, que le plus souvent les accidents d'automobiles n'occasionnent que des dommages partiels et par conséquent, ils ne pourraient pas maintenir ces tarifs s'ils étaient responsables intégralement des pertes partielles alors que l'assuré n'a pas fait garantir entièrement le risque et n'a pas payé la prime qu'il aurait dû normalement payer.

Nous avons vu que dans le cas de sinistre total, l'assureur doit, aux termes de la police, verser à son assuré une indemnité représentant la valeur vénale de la voiture détruite au jour de l'accident. Or qu'entend-on exactement par valeur vénale? C'est la valeur commerciale, c'est-à-dire en l'espèce, la somme que l'assuré devra déboursier pour acquérir une voiture identique quant à la marque, le type, la force et la carrosserie à celle qu'il possédait. Mais une voiture automobile étant un objet destiné à l'usage, ce n'est pas selon nous, sa valeur vénale qui devrait être remboursée par l'assureur, mais la valeur d'usage, valeur sensiblement supérieure. L'assuré devrait toucher une indemnité égale à la dépense qu'il doit supporter pour se rendre acquéreur d'un véhicule du même type et de la même année de fabrication que celui qui a été détruit, mais en tenant compte des dépenses

nécessaires pour rendre ce véhicule dans l'état où le sien se trouvait au moment de l'accident.

Ainsi l'assuré devrait être fondé à réclamer à son assureur une indemnité sensiblement supérieure au prix qui est demandé pour les voitures d'occasion du même type et de la même année de fabrication, car il existe en matière de voiture d'occasion, un risque très important : soit que le véhicule ait été accidenté et réparé, et que de ce fait des organes importants présentent une résistance moindre qui ne se révélera qu'à l'usage, soit qu'il se trouve en mauvais état d'entretien, certains organes pouvant être usés, alors que sa voiture assurée, et qui a été détruite, était, elle, en bon état d'entretien, n'avait jamais été accidentée et que son propriétaire savait que les soins qu'il apportait journellement soit à la conduite de son véhicule, soit à son entretien, lui assurait toute garantie contre une mise hors de service prématurée et même contre un accident résultant de la rupture d'un organe.

D'après les principes généralement admis en matière d'assurance, le calcul de la valeur d'usage se fait sur une base quelque peu différente : elle est équivalente à la valeur d'acquisition à neuf de l'objet, déduction faite de sa vétusté. Mais ceci ne peut s'appliquer à l'assurance automobile. En effet, la fabrication des voitures automobiles est à l'heure actuelle extraordinairement intense, les constructeurs mettent sans cesse en circulation de nouveaux types de voitures plus perfectionnés et le propriétaire dont la

voiture d'une marque et d'un type donné a été détruite se trouve souvent dans l'impossibilité d'en racheter une neuve identique, ce type de voiture ayant cessé d'être fabriqué.

On ne peut donc prendre pour base d'indemnité, la valeur d'acquisition à neuf de la voiture accidentée et il faut à notre avis, s'en tenir à la valeur d'usage telle que nous l'avons définie.

Toutefois il en serait autrement s'il s'agissait d'une voiture d'un type ou d'une carrosserie très spécial qui lui retirerait toute valeur commerciale, il serait alors équitable de se baser pour calculer l'indemnité due à l'assuré, sur la somme que cet assuré devrait déboursier pour remplacer son véhicule détruit, en tenant compte de la vétusté ⁽¹⁾.

Lorsque la voiture peut être réparée, l'assureur rembourse le montant des réparations nécessaires à sa remise en état, à condition qu'il ne soit pas supérieur à la valeur de la voiture au jour de l'accident. Mais ici certaines difficultés peuvent se présenter, car au cours des réparations qui sont effectuées pour la remise en état d'un véhicule accidenté, le réparateur est bien souvent amené à remplacer des pièces ou des organes qu'il trouve en mauvais état au cours du démontage, soit par suite d'usure, soit même par manque d'entretien, mais qui cependant n'ont pas été détériorés par le fait même de l'accident.

Une ventilation doit donc être opérée dans la

(1) Cour d'Appel Paris, 28 janvier 1931. R. P. A. 1931, p. 35.

facture du réparateur par les techniciens des Compagnies. Cette ventilation donne bien souvent naissance à des contestations car l'assuré qui, à la suite d'un accident, demande à sa Compagnie d'assurance le remboursement d'une facture qu'il a réellement payée pour la remise en état de son véhicule accidenté et qui ne se voit offrir qu'une partie du montant de cette facture, proteste contre la prétention de la Compagnie qui est cependant bien fondée à ne rembourser à son assuré que le préjudice que l'accident lui a réellement occasionné, à l'exclusion des travaux imputables à l'usure ou au mauvais entretien des organes, qui doivent rester à la charge de l'assuré.

De même, l'assureur ne peut être tenu de rembourser la valeur neuve d'un organe accidenté, s'il est établi que cet organe était en partie usé et devait être remplacé à bref délai au moment de l'accident. Il en serait ainsi d'un radiateur accidenté qui présenterait de nombreuses fuites ou d'un cadre de chassis, des amorces de cassure non imputables à l'accident.



Le règlement du dommage supporté par l'assuré dont la voiture a été accidentée met donc en jeu l'application de principes essentiels en matière d'assurance.

Tout d'abord le principe que la prime payée par l'assuré doit être proportionnelle au risque pris en charge par l'assureur, principe sur lequel repose la

règle proportionnelle. De cette règle, fondamentale quoique facultative, il résulte que l'assuré qui dans sa police a sous-évalué sa voiture, objet de l'assurance, ne doit toucher, en cas de dommages partiels atteignant cette voiture, qu'une partie seulement du préjudice qu'il a supporté puisqu'il n'a payé qu'une prime inférieure à celle correspondant à l'importance du risque assuré.

Mais le principe de la proportionnalité de la prime au risque cesse de s'appliquer dans l'hypothèse inverse, c'est-à-dire lorsque l'assuré a fourni une évaluation de sa voiture supérieure à la valeur réelle de celle-ci. Ce principe qui, si on l'appliquait ici, aurait pour résultat de faire allouer à l'assuré par son assureur, au cas où sa voiture serait détruite, une indemnité égale à la valeur de la voiture indiquée dans la police, s'efface devant un principe d'ordre public, le principe indemnitaire, qui veut que l'assuré ne touche que la valeur exacte de la perte qu'il a subie du fait de l'accident, afin de ne pas lui inspirer la coupable pensée de le provoquer lui-même pour réaliser un bénéfice.

TROISIÈME PARTIE

LA POLICE TOUS RISQUES

Les développements que nous consacrerons à la police « tous risques » seront beaucoup moins importants que ceux dont ont fait l'objet la police d'assurance directe et la police de tierce assurance. C'est que la police « tous risques » ne constitue pas une modalité d'assurance particulière conférant aux assurés une garantie toute spéciale. Sa garantie est en effet identique à celle procurée par les polices « d'assurance directe » et de « tierce assurance » réunies, mais elle s'étend en outre aux risques de vol et d'incendie atteignant la voiture assurée et quelquefois aux dégâts que cette voiture pourrait supporter pendant son transport.

Cette police était déjà utilisée avant la guerre par les Compagnies françaises à l'imitation de certains assureurs étrangers, elle a rencontré la faveur des assurés et s'est répandue depuis dans la pratique avec un très vif succès. Toutes les Compagnies qui

ont ajouté à leur champ d'action la branche automobile délivrent actuellement des polices tous risques. Ces polices couvrent ordinairement quatre catégories de risques distincts: les risques d'accidents causés aux tiers, de dégâts matériels, de vol et d'incendie survenant aux voitures assurées.

En ce qui concerne le risque de vol, l'assureur le couvre ainsi que les détériorations qui en seraient la conséquence jusqu'à concurrence de la valeur de la voiture déclarée aux conditions particulières. La garantie s'étend également aux phares et accessoires fixés à la voiture, mais à la condition que ces objets soient volés ou détériorés en même temps que la voiture. Toutefois le vol des accessoires essentiels et ceux des accessoires non essentiels, s'ils ont été spécialement prévus, est couvert dans les remises ou garages sans que la voiture elle-même ait été volée, à condition qu'il y ait eu escalade, effraction, usage de fausses clefs, meurtre, tentative de meurtre ou violence corporelle.

Généralement, il est spécifié que les vols commis par les personnes aux gages de l'assuré sont exclus de l'assurance, mais ils peuvent être garantis par stipulation particulière et moyennant surprime.

Pour l'incendie, il est spécifié que l'assureur garantit le remboursement des dommages causés à la voiture assurée par l'incendie, l'explosion du moteur, l'éclat ou la brisure des appareils électriques, même non suivis d'incendie et ce jusqu'à concurrence de sa valeur déclarée aux conditions particulières. La ga-

rantie s'étend aux accessoires nécessaires au fonctionnement de la voiture.

Nous avons vu que le risque d'incendie n'était pas couvert par la police de « tierce assurance » alors même que l'incendie ou l'explosion du moteur serait la conséquence du versement de la voiture ou de son contact avec un corps quelconque.

La police tous risques garantit au surplus l'assuré contre le recours que les tiers pourraient exercer contre lui à raison de tous les dommages exclusivement matériels qui leur seraient causés par un incendie ou une explosion des voitures assurées.

Par ailleurs les mêmes principes dont nous avons vu l'application en étudiant le montant de l'indemnité due à l'assuré dans la police « tierce assurance » : règle proportionnelle et principe indemnitaire, jouent également pour les risques de vol et d'incendie.

Certains assureurs, dans leur police « tous risques », garantissent encore les risques de pertes et détériorations de la voiture pouvant survenir pendant son transport soit par voie ferrée, soit par voie fluviale, à l'exclusion du transport par mer; quelques Compagnies le couvrent cependant en cas de perte totale de la voiture et à condition que le transport ait été effectué sur un vapeur faisant un service régulier et exclusivement entre pays garantis.

Enfin la police « tous risques » peut encore contenir une assurance spéciale appelée généralement assurance de défense des automobilistes ou police d'assu-

rance spéciale ⁽¹⁾, mais dans la grande majorité des Compagnies, elle fait l'objet d'une police particulière pour laquelle l'assuré doit acquitter une prime spéciale.

Cette police d'assurance spéciale a été créée par les Compagnies d'assurance à l'imitation de certains contrats passés avec des propriétaires d'automobiles par quelques Société particulières, dont les plus anciennes et les principales sont, la Défense Automobile et Sportive et la Défense Individuelle et Automobile.

Par cette police, la Compagnie garantit à l'assuré, tant pour son propre compte que pour celui des personnes dont il peut être civilement responsable, le paiement des frais d'enquête, d'expertise, de consultation d'assistance d'avoué ou d'avocat et de procédure devant les juridictions, dans les circonstances suivantes :

1° — Lorsqu'il est victime d'accidents ou de dommages causés par des tiers et pour obtenir de ces tiers le paiement des dommages-intérêts auxquels il peut avoir droit.

2° — Lorsqu'il est poursuivi devant les tribunaux répressifs pour blessures ou homicide par imprudence ou pour délit de fuite.

3° — Lorsqu'il est frappé de contravention pour infraction au code de la route.

4° — Lorsqu'il est surimposé et pour obtenir le dégrèvement auquel il a droit.

(1) Voir notamment la police tous risques de la Compagnie « La Foncière ».

Mais il est bien entendu que le contrat de défense ne saurait garantir l'amende, qui constitue une pénalité.

Ainsi c'est assureur qui dirige lui-même toutes les affaires litigieuses concernant son assuré et sa garantie est parfois accordée sans limite pécuniaire, mais il est assez souvent spécifié que les frais ne peuvent être engagés qu'avec le consentement de l'assureur qui « se réserve le droit de refuser son concours ou de cesser d'intervenir lorsqu'il estime, en droit ou en fait, la prétention de l'assuré insoutenable ou le procès inutile » ; cette clause doit être considérée comme présentant un caractère potestatif qui vicie le contrat car l'assureur serait ainsi toujours libre de refuser sa garantie suivant sa seule appréciation ⁽¹⁾. Mais par contre, il n'est pas non plus admissible qu'un assuré se méprenant sur ses droits puisse obliger sa Compagnie à exposer des frais élevés dans un procès perdu d'avance.

Aussi doit-on approuver la clause équitable que certains assureurs font figurer dans leur contrat aux termes de laquelle en cas de désaccord entre eux et leur assuré, ce désaccord est soumis à deux avocats ou avoués choisis l'un par l'assuré, l'autre par la Compagnie, avec facilité pour ceux-ci de s'en adjoindre un troisième, s'il le faut, pour les départager.

Telles sont les différentes garanties que peut pro-

(1) Tribunal de Commerce de Roanne, 26 novembre 1925. *Gazette du Palais*, 15 janvier 1926.

curer la police d'assurance « tous risques ». Mais le plus souvent elle ne couvre que les risques d'incendie, de vol, de dégâts matériels pouvant atteindre la voiture de l'assuré et la responsabilité civile que celui-ci peut encourir à la suite d'accidents causés aux tiers.

Sa portée, quoique très étendue, n'est cependant pas intégrale. L'assuré notamment n'est pas garanti contre les accidents corporels dont il pourrait être victime personnellement, s'il veut être couvert pour ce risque, il faut qu'il contracte une assurance individuelle. Il en est de même pour les accidents atteignant les membres de sa famille, dans la mesure plus ou moins limitée où ils sont exclus par les termes de la police.

D'ailleurs d'une façon générale, toutes les exclusions et limitations que nous avons relevées dans l'étude détaillée de la police d'assurance directe et surtout dans la police tierce assurance, se retrouvent dans la police tous risques, mais, toutefois, les exclusions contenues dans cette police doivent à notre avis, être interprétées d'une façon très étroite en raison de sa dénomination qui a pu induire en erreur l'assuré insuffisamment averti, en lui faisant escompter une garantie complète.

Quels sont donc alors les avantages que présente la police « tous risques » ?

C'est pour l'assureur la certitude d'avoir le monopole de toutes les assurances dont la voiture de son assuré peut faire l'objet, ce qui lui permet de toucher

des primes annuelles élevées alors que son risque n'augmente pas dans la même proportion, car il est peu probable que dans la même année cette voiture soit atteinte par chacun des risques contre lesquels elle est garantie.

Pour l'assuré l'avantage de la police tous risques, c'est la possibilité d'être garanti contre des risques importants et divers par le fait d'un seul contrat et contre paiement d'une prime annuelle unique, moins onéreuse pour lui que s'il avait dû contracter des polices différentes pour se couvrir contre ces mêmes risques.

A un certain point de vue toutefois, la police « tous risques » peut être pour l'assuré moins avantageuse.

Nous avons vu que dans la police « de tierce assurance » certaines Compagnies exigent que l'assuré déclare la valeur de sa voiture telle qu'elle est fixée au catalogue du constructeur et que c'est cette valeur qui sert à fixer la prime qui lui applicable; or si l'assuré contracte une police « tous risques » c'est également sur cette base que sera fixée la portion de prime correspondant au risque incendie et de vol de sa voiture, alors que si, au contraire, ce même assuré signe une police de « tierce assurance », puis deux autres polices séparées garantissant les risques de vol et d'incendie de sa voiture, la prime qu'il paiera pour être couvert contre ces deux derniers risques sera moins élevée car elle sera fixée d'après la valeur de la voiture au jour du contrat, seule valeur qu'il est tenu de déclarer dans ce cas.

Ainsi l'assuré tous risques se trouve garanti contre les risques résultant de la mise en circulation de sa voiture automobile d'une façon très complète mais non pas absolue.

Bien souvent cependant les assurés ignorent que la garantie dont ils bénéficient comporte tout de même certaines limites et c'est là pour eux une source de grandes déceptions. « Tous risques » signifie simplement quatre catégories de risques, quelquefois cinq et exceptionnellement six, mais la portée de cette expression ne va pas au delà et pour chacun de ces risques la portée de la garantie donnée par la police « tous risques » à l'assuré, ne dépasse pas celle qui lui eut été fournie par chacune des polices particulières visant exclusivement l'un quelconque de ces risques.

CONCLUSION

L'assurance automobile, quoique de création relativement récente, est une des branches les plus développées de l'activité des Compagnies d'assurance; aussi la concurrence en cette matière s'exerce-t-elle avec une intensité toute particulière.

Nous avons vu que cette concurrence avait eu pour heureux effet d'accroître la portée de la garantie conférée par certains assureurs en l'étendant à des hypothèses d'accidents sans cesse plus variés et en limitant le plus possible les clauses d'exclusion.

Mais elle a eu cette autre conséquence d'amener quelques assureurs à rabaisser considérablement le tarif des primes pour attirer la clientèle sans se soucier de constituer effectivement des réserves normales, réserves cependant indispensables pour assurer la protection des assurés et celle des tiers accidentés.

- A cet égard, le vote du projet de loi relatif à la création d'un fond de garantie qui prévoit l'institution d'un contrôle effectif de l'Etat sur les Compa-

gnies d'assurance sera un excellent remède à l'imprévoyance de certaines de ces entreprises.

On a reproché d'autre part à certains assureurs, d'insérer dans leurs polices des clauses discutables et équivoques, dans le but de diminuer l'importance de leur risque et de compenser ainsi l'insuffisance de leurs primes; aussi pour remédier à cet état de choses on s'est demandé si l'assurance automobile ne pourrait pas s'établir sur un texte unifié qui s'imposerait à tous les assureurs comme cela a été réalisé pour l'assurance incendie. Chaque assureur courant exactement les mêmes risques, le prix de ces risques s'établirait, dit-on, à peu près au même niveau.

Dans le courant de l'année 1927, un projet de police-type d'assurance automobile a été élaboré à la suite d'études poursuivies parallèlement par la Fédération Nationale des agents généraux d'assurances et par les groupements des courtiers d'assurance terrestre.

L'année suivante, un autre projet un peu différent a été présenté par l'Association Internationale des Automobiles-clubs reconnus. Nous examinerons très rapidement les différentes clauses de chacun de ces projets se rapportant à notre étude, c'est-à-dire celles qui précisent l'étendue de la garantie procurée par la police.

Le projet présenté par la Fédération Nationale des agents d'assurance concerne uniquement l'assurance contre les accidents causés aux tiers et sa rédaction a été conçue dans un esprit très large.

Dans son article premier, le projet prévoit que l'assurance a pour but de garantir les réparations civiles pouvant être dues en vertu des articles 1382 et suivants du Code Civil, à la suite d'accidents corporels et matériels causés *directement* ou *indirectement* à des tiers, *du fait* ou *à l'occasion* de la conduite de la voiture automobile appartenant à l'assuré, ou du fait des personnes ou des objets transportés.

Cette clause présente, par rapport aux polices en usage à cette époque, un caractère très libéral; celles-ci en effet excluaient à des degrés divers les accidents qui n'étaient pas causés directement par la voiture automobile, ceux occasionnés par les personnes ou les choses transportées, le chargement, ainsi que les accidents survenus dans les garages.

Ce même article spécifie que la garantie s'applique aux accidents causés à toutes les personnes transportées dans la voiture de l'assuré, sans faire entre elles aucune distinction alors que maintenant encore, il est toujours stipulé que les accidents occasionnés à certaines personnes ayant avec l'assuré un degré de parenté plus ou moins éloigné sont exclus du bénéfice de l'assurance.

Cet article serait donc de nature à donner toute satisfaction aux assurés qui, en contractant, désirent mettre à couvert leur responsabilité dans tous les cas et dans tous les circonstances où elle pourrait être retenue.

D'ailleurs aujourd'hui les polices contre les acci-

dents causés aux tiers sont rédigées de façon à donner aux assurés une sécurité presque complète.

Dans son article 2, le projet contient la clause dont nous avons montré les avantages et qui précise que la garantie de la police s'étend à la responsabilité civile que pourra encourir, le cas échéant, le conducteur de la voiture quel qu'il soit, à la condition qu'il soit muni du permis de conduire, à l'exception toutefois des garagistes ou réparateurs professionnels.

Cette clause, nous l'avons indiquée, a été insérée dans les polices de rédaction récente par de nombreux assureurs.

Comme exclusion on ne peut signaler que les accidents résultant de courses, matches, paris, qui sont d'ailleurs également prévus dans les polices actuelles.

Enfin, en ce qui concerne le montant de la garantie, il est limité pour chaque accident à la somme fixée aux conditions particulières dans laquelle sont compris les honoraires et frais de toute nature occasionnés par les instances judiciaires. Sur ce dernier point, certaines polices actuelles sont donc encore plus libérales que le projet, puisqu'elles acceptent de garantir les frais judiciaires au-delà du maximum prévu pour la garantie.

Le projet présenté par l'Association Internationale des Automobiles-clubs reconnus, à la différence de celui que nous venons d'étudier, prévoit non seulement l'assurance contre les accidents causés aux tiers, mais encore l'assurance contre les accidents

causés à la voiture de l'assuré et l'assurance contre les risques de vol et d'incendie atteignant cette voiture.

Il confère également aux assurés une garantie très large. Ainsi pour l'assurance contre les accidents causés aux tiers, il prévoit qu'elle s'étend à la responsabilité civile *intégrale* encourue par l'assuré et aux frais consécutifs à l'établissement de cette responsabilité, et qu'elle s'applique même aux accidents causés à autrui par l'assuré conduisant ou faisant conduire occasionnellement une voiture quelconque — cette extension de garantie n'est pas prévue dans le projet présenté par les agents d'assurance et ne se rencontre que très rarement dans les polices actuelles.

Mais, par contre, cette police-type ne prévoit pas la garantie des accidents causés par le conducteur de la voiture au cas où la responsabilité de l'assuré n'est pas engagée.

En ce qui concerne l'assurance des accidents causés à la voiture, il est spécifié que pour déterminer l'indemnité due à l'assuré, ce dernier doit, chaque année, fournir une nouvelle évaluation de la voiture et faute par lui d'y procéder, on affecte celle-ci d'une réduction annuelle de 10 %, réduction opérée d'année en année sur la valeur précédente, sans que cette valeur puisse descendre au-dessous de 50 % de la valeur originellement déclarée. Si la voiture est réparée, la police couvre, outre les frais de réparation, les frais de transport et de garage consécutifs à l'accident; seule est exclue l'indemnité pour privation

de jouissance. Au surplus, les dommages garantis ne sont pas uniquement ceux qui résultent du choc de la voiture contre un corps quelconque ou de son versement, mais encore, à la différence de ce qui est indiqué dans les polices actuelles, les dommages occasionnés par le bris des pièces de la voiture.

Pour le risque de vol, cette police accorde une garantie plus étendue que les polices en vigueur actuellement, car elle couvre, outre le vol proprement dit, la dépossession de la voiture obtenue par un moyen frauduleux tel que l'abus de confiance ou l'escroquerie.

Enfin, elle contient encore certaines suggestions intéressantes, telles que la participation personnelle de l'assuré aux risques, en lui faisant supporter une partie du dommage ⁽¹⁾, et la possibilité pour l'assuré qui n'a déclaré à la Compagnie au cours de l'année d'assurance aucun sinistre, de bénéficier d'une réduction de prime pour l'année suivante.

Quoiqu'il en soit, les assureurs se montrent en général opposés au principe même de l'adoption d'une police-type.

Ils estiment que l'assurance automobile, à la différence de l'assurance incendie, est une matière encore trop récente et qu'on aboutirait, en voulant unifier les polices, à cristalliser les formules d'assurance, à les fixer prématurément alors que leur évo-

(1) Voir loi du 13 juillet 1930, art. 28, al. 2, qui prévoit cette participation personnelle de l'assuré au dommage.

lution est nécessaire pour qu'elle s'adaptent le plus exactement possible aux conditions nouvelles de la vie économique et sociale.

Et en effet, surtout depuis le vote de la loi du 13 juillet 1930, on peut se demander si l'établissement d'une police-type s'impose véritablement pour cette branche d'assurance. Cette loi fixant les bases fondamentales du contrat d'assurance, les quelques divergences qui subsistent entre les polices des diverses Compagnies et qui tendent de plus en plus à s'atténuer, disparaîtront d'elles-mêmes sans que, pour cela, il soit nécessaire d'imposer une police-type qui soulèvera toujours de part et d'autres certaines objections.

On peut déjà suivre l'évolution subie par les polices qui se modifient dans un sens toujours plus libéral et cette tendance ne fera sans doute que s'accroître.

Les assurés, davantage familiarisés avec les clauses de ces polices, seront plus à même de distinguer des clauses restrictives et équivoques, celles qui leur confèrent une garantie pleine et entière, et celles-là ne tarderont pas à disparaître, d'autant que les assureurs verront bien que le premier effet de ces clauses est d'indisposer fortement à leur égard les tribunaux chargés de les faire appliquer.

D'autre part, les assurés comprendront également qu'ils ont plus d'intérêt à s'adresser à des Compagnies leur donnant toutes les garanties de solvabilité désirables plutôt que de faire confiance à des assu-

reurs de second ordre dans le but de réaliser une légère économie, économie qui pourrait un jour ou l'autre coûter très cher s'ils sont obligés de supporter eux-mêmes les fortes indemnités que les Tribunaux ont de plus en plus tendance à allouer.

Mais ici l'ordre public est intéressé à ce que les créances éventuelles des victimes d'accident soient effectivement garanties et le législateur sera nécessairement appelé à intervenir en cette matière.

Souhaitons donc que ce soit le plus rapidement possible.

VU : *Le Doyen,*
A. BERTHELEMY.

VU : *Le Président de thèse,*
M. PICARD.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
Pour le Recteur :
L'Inspecteur de l'Académie,
J. PERRON.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION. — Nécessité de l'assurance automobile. Projet de loi instituant un fond de garantie. L'assurance obligatoire. Les diverses polices d'assurance automobile.....	5
PREMIÈRE PARTIE. — La police d'assurance directe (accidents causés aux tiers).	
Chapitre I. — <i>Risques garantis.</i>	
a) Fondement juridique de la responsabilité des propriétaires d'automobile; b) Accidents tombant sous la garantie (1° quant aux circonstances dans lesquelles ils surviennent; 2° quant aux personnes qui en sont victimes	15
Chapitre II. — <i>Personnes dont la responsabilité est garantie.</i>	
a) La garantie de l'assureur est-elle limitée à la seule responsabilité du propriétaire de la voiture ou s'étend-elle à la responsabilité du conducteur éventuel de cette voiture ? b) Nécessité pour le conducteur d'être titulaire d'un permis de conduire régulier.	35

Chapitre III. — Véhicules bénéficiant de la garantie	56	
Chapitre IV. — Montant de la garantie.....	64	
DEUXIÈME PARTIE. — La police de tierce assurance (dégâts survenus aux véhicules).		
Chapitre I. — Risques garantis.....	73	
Chapitre II. — Personnes bénéficiant de la garantie	90	
Chapitre III. — Véhicules faisant l'objet de la garantie	90	
Chapitre IV. — Montant de la garantie.....	92	
TROISIÈME PARTIE. — La police tous risques. Assu- rance directe, tierce assurance, vol, incendie, transport, assurance de défense spéciale.....		105
CONCLUSION. — La police type d'assurance auto- mobile		113

ABREVIATIONS

- D. — Recueil Dalloz.
D. P. — Dalloz Périodique.
S. — Recueil Sirey.
R. P. A. — Recueil Périodique des Assurances.
R. G. Ass. — Revue Générale des Assurances.
-

